

Ehdotus laiksi eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 2.12.2002 työryhmän valmistelemaan ehdotusta irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/96/EY täytäntöön panemiseksi.

Työryhmän tehtäväksi ministeriö määräsi ehdotuksen laatimisen hallituksen esitykseksi irtolastialusdirektiivin kansalliseksi täytäntöön panemiseksi.

Ehdotuksen hallituksen esitykseksi tuli sisältää ratkaisuehdotus muun muassa siitä,

- a) mikä viranomaistaho tulisi suorittamaan direktiivissä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tai miten direktiivissä tarkoitetut tehtävät tulisi jakaa eri viranomaisten kesken,
- b) mille viranomaistaholle ehdotettaisiin oikeutta myöntää direktiivin 6 artiklassa tarkoitettu tilapäinen toimintalupa, sekä
- c) mikä viranomaistaho varmistaisi direktiivin liitteessä II terminaaleille asetettujen vaatimusten täyttämisen.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi työryhmän arvioimaan irtolastialusdirektiivin täytäntöönpanon taloudelliset vaikutukset sekä viranomaistehtävien jakautumisen merenkulkuhallinnon ja työsuojeluhallinnon välillä hyvissä ajoin niin, että arvio voitaisiin ottaa huomioon valtion talousarviovalmistelun yhteydessä.

Työryhmän määräajaksi asetettiin 5.12.2002 – 28.5.2003. Toimeksiantonsa mukaisesti työryhmä laati arvion direktiivin kansallisen täytäntöönpanon taloudellisista vaikutuksista sekä viranomaistehtävien jakautumisesta eri hallinnonalojen välillä.

Työryhmän puheenjohtajaksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi hallitussihteeri Pekka Kouhian ja jäseneksi ylitarkastaja Helena Vänskän mainitusta ministeriöstä. Ministeriö kutsui työryhmän muiksi jäseniksi yli-insinööri Harri Halmeen sosiaali- ja terveysministeriöstä, lainsäädäntöneuvos Minna-Liisa Rinteen sisäasiainministeriöstä, kansainvälisten asiain sihteeri Matti Erosen Merenkululaitoksesta, toimitusjohtaja Matti Auran Suomen Satamaliitosta, toimitusjohtaja Jouko Santalan Suomen Lastauttajain Liitosta sekä Purchasing Manager Heikki Jatakarin Pohjolan Voima Oy:stä.

Työryhmän sivutoimiseksi sihteeriksi määrättiin lakimies Juha Ylä-Autio Merenkululaitoksesta.

Työryhmä on kokoontunut yhteensä 9 kertaa. Työryhmä on kuullut asiantuntijoina seuraavia henkilöitä: liikenneneuvos Lassi Hilska liikenne- ja viestintäministeriöstä, erityisasiantuntija Marietta Keravuori oikeusministeriön lainvalmisteluosastolta, vanhempi hallitussihteeri Anja Liukko kauppa- ja teollisuusministeriön teknologiaosastolta, pääarvioija Varpu Rantanen Mittatekniikan keskuksesta, pääarvioija Arto Nikula SFS-Sertifiointi Oy:stä sekä toimitusjohtaja Hans Fagerström ja Operations Manager/Lead Auditor Kimmo Haarala DNV Certification Oy Ab:stä.

Työryhmän väliraportti sekä siihen sisältyvä Merenkululaitoksen edustajan lausuma ovat liitteenä. Työryhmän mietintö on yksimielinen.

Työryhmä luovuttaa kunnioittavasti mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 30 päivänä toukokuuta 2003

Pekka Kouhia

Harri Halme

Minna-Liisa Rinne

Helena Vänskä

Matti Eronen

Matti Aura

Jouko Santala

Heikki Jatakari

Juha Ylä-Autio

SISÄLTÖ

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

Esityksen pääasiallinen sisältö	1
Yleisperustelut	2
1 Johdanto	2
2 Nykytila	2
3 Keskeiset ehdotukset	4
4 Asetuksenantovaltuudet	6
5 Esityksen vaikutukset	6
6 Asian valmistelu	8
Yksityiskohtaiset perustelut	9
1 Lakiehdotuksen perustelut	9
2 Voimaantulo	18

Valtioneuvoston asetus eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

Tiivistelmä	26
Yleisperustelut	26
Erityisperustelut	27
Valtioneuvoston asetus eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta	28

LIITTEET	Irtolastialuslainsäädännön valmistelutyöryhmän väliraportti
	Merenkululaitoksen muistio

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi eräiden irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastin purkamista koskeva laki. Lailla ehdotetaan pantavaksi täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä.

Lain soveltamisalaan kuuluisivat kaikki kansainvälisen merenkulkujärjestön määräysten mukaiset, kiinteää irtolastia kuljettavat alukset, jotka purkavat tai lastaavat kiinteitä irtolasteja suomalaisissa terminaaleissa. Laissa ehdotetaan säädettäväksi irtolastialusten toiminnallisesta soveltuvuudesta kiinteän irtolastien lastaamiseen tai purkamiseen, terminaalien soveltuvuuteen liittyvistä vaatimuksista, tilapäisistä toimintaluvista, alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien vastuunjaosta irtolastien purkamisessa tai lastaamisessa, irtolastialusten ja terminaalien välisistä menettelyistä ja toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä. Lisäksi laissa säänneltäisiin lastaamisen ja lastin purkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaamisesta, valvonnan järjestämisestä sekä seuraamuksista.

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä alusten lastiruumista, lastauslaskimista, kuljetuskoneistoista, aluksen kiinnittämisestä ja ankkuroimisessa käytettävistä kansilaitteistoista, muista turvalliseen lastaamiseen tai lastin purkamiseen liittyvistä vaatimuksista, tiedonvaihdosta aluksen päällikön ja terminaalin välillä, aluksen päällikön sekä terminaalin edustajan tehtävistä ennen lastaamisen tai lastin purkamisen aloittamista ja niiden aikana sekä lastaus- ja purkusuunnitelmasta.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2004.

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY, jäljempänä irtolastidirektiivi, irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä annettiin 4 päivänä joulukuuta 2001. Irtolastidirektiivi tuli voimaan 5 päivänä helmikuuta 2002 ja sitä koskevat kansalliset täytäntöönpanotoimet tulee olla saatettu loppuun 1 päivään maaliskuuta 2004 mennessä. Irtolastidirektiivin mukaan satamien omistajien tai organisaatioiden, joille omistaja on siirtänyt vastuun tietyn irtolastialuksen lastaamisesta tai lastinpurkamisesta, tulee perustaa 5. päivään helmikuuta 2005 mennessä vähintään ISO 9000:2000 vaatimukset kaikilta osin täyttävän standardin mukaisen laadunhallintajärjestelmä. Järjestelmä tulee olla auditoitu 5. päivään helmikuuta 2006 mennessä.

Irtolastialuksia kohdanneet onnettomuudet ja niihin liittyvät ihmishenkien menetykset ovat lisääntyneet viime vuosikymmeninä. Maailmanlaajuisessa terminaalimenettelyä koskevassa tutkimuksessa selvisi, että suuria ongelmia aiheutuu irtolastialusten liian nopeasta lastauksesta, lastaussuunnitelman laiminlyönnestä, juuttuneen lastin irrottamisessa käytettyjen järeiden välineiden väärästä käytöstä sekä tiedonkulun ongelmista. Vuoden 1975 jälkeen on uponnut yli 280 irtolastialusta. Luokituslaitosten kansainvälisen liiton (IACS) teettämän tutkimuksen mukaan vuosina 1983 – 1997 maailman merillä menetettiin 73 irtolastialusta rakenteellisten vikojen takia. Suurin osa näistä onnettomuuksista johtui väärästä lastauksesta tai lastin purkamisesta.

Irtolastialusten ja niiden miehistön turvallisuutta voidaan parantaa vähentämällä riskejä, joita aiheutuu epäasianmukaisesta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta kuivan irtolastin lastaus- ja purkutermiinaaleissa. Tähän voidaan päästä vahvistamalla alusten sekä terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten yhdenmukaiset menettelyt sekä asettamalla aluksille ja terminaalille soveltuvuusvaatimukset.

Irtolastidirektiivin tarkoituksena on parantaa kiinteän irtolastin kuljettamiseen käytettävien tietyn tyyppisten irtolastialusten lastaamisen ja purkamisen turvallisuutta. Irtolastidirektiivi ja sen perusteella annettava laki koskevat Euroopan yhteisön (EY) ja kolmansien maiden alusrekistereihin merkittävät aluksia silloin, kun ne liikennöivät suomalaisiin satamiin.

Irtolastidirektiivin mukaan Suomen on säädettävä seuraamusjärjestelmästä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Lisäksi säädettyjen seuraamusten tulee olla tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

2. Nykytila

2.1. Kansainvälinen lainsäädäntö ja kehitys

Euroopan yhteisöjen komissio ehdotti vuonna 1993 liikenneneuvostolle antamassaan tiedonannossa, että luokituslaitosten tekemästä suosituksesta tehtäisiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) yleissopimus, joka velvoittaisi satamavaltiot tiettyihin valvonnan lisätoimenpiteisiin. Ehdotetut lisätoimenpiteet liittyivät irtolastialusten turvalliseen lastaukseen ja purkamiseen. Liikenneneuvosto suhtautui myönteisesti komission tiedonantoon ja tuki siinä esitettyjä tavoitteita. Sen näkemyksen mukaan kansainvälisten sääntöjen tehokas ja yhdenmukainen täytäntöönpano oli tarpeen ulottaa kaikkien yhteisön satamiin liikennöiviin aluksiin.

IMO tunnusti alusten ja satamien vuorovaikutuksen merkityksen kuivan irtolastin käsittelyn turvallisuudelle hyväksyessään SOLAS-yleissopimuksen VI luvun muutokset vuonna 1996. Muutokset tulivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998 ja niissä määriteltiin keskeiset vaatimukset irtolastin lastaamiselle, purkamiselle ja ahtaamiselle. Näitä täydentämään IMO:n yleiskokous hyväksyi joulukuussa 1997 päätöslauselman A.862(20), jolla annettiin irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkamista koskeva säännöstö (Code of Practice for the safe Loading and Unloading of Bulk Carriers), jäljempänä BLU-säännöstö.

BLU-säännösten merkitys irtolastialusten turvallisuuden parantamisessa on tunnustettu kansainvälisesti. Komission tekemän selvityksen mukaan BLU-säännösten sisältäviä IMO:n suosituksia terminaalimenettelyistä noudatetaan yhteisön alueella vain rajoitettusti. Tämän takia komissio alkoi valmistella uutta irtolastidirektiiviä, joka ottaa huomioon SOLAS-määräykset ja BLU-säännösten.

Irtolastidirektiivin valmisteluvaiheessa EY:n jäsenvaltiot pitivät irtolastidirektiivin säätämistä tarpeellisenä. Euroopan suurimmissa satamissa käytettävät suuritehoiset lastaus- ja purkauslaitteet voivat eräissä tapauksissa rasittaa irtolastialusten rakenteita. Myös alusten päälliköiden oikeuksia tarvittaessa puuttua lastaustoimintaan haluttiin direktiivin säätämisellä lisätä.

2.2. Kansallinen lainsäädäntö

Kiinteän irtolastin turvallisesta lastaamisesta ja purkamisesta noudatettavista menettelytavoista ei ole aiemmin Suomessa säädetty.

Toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä (Liikenne 2000, KM 1991:3) esitettiin, että satamatoiminnan harjoittamiseen liittyvää lainsäädäntöä kehitettäessä oli satamien toimintaedellytykset sekä toimintaan liittyvät vastuut määrättävä siten, ettei omistuspohjaltaan ja toimintatavoiltaan erilaisia satamia aseteta toisistaan poikkeavaan asemaan. Kannanotto johti siihen, että vuoden 1995 alussa vanhojen kaupunkien erioikeudet satamanpitoon kumottiin ja säädettiin laki yksityisistä yleisistä satamista (1156/1994). Kunnallisiin yleisten satamien toimintaan säätelee edelleen muun ohella laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (955/1976).

Valtaosa Suomen yleisistä satamista on kunnallisia laitoksia tai liikelaitoksia. Vuoden 2003 alussa kunnallisista satamista Kotkan ja Haminan satamat toimivat osakeyhtiömuotoisina. Laki yksityisistä yleisistä satamista mahdollistaa sen, että tulevaisuudessa satamien omistuksellisissa ja toiminnallisissa rakenteissa voi tapahtua huomattaviakin muutoksia. Toistaiseksi yleisistä satamista vain teollisuuden omistamassa Inkoon satamassa sama yhtiö toimii satamanpitäjänä ja ahtausliikkeenä. Lisäksi kaupungin omistama Haminan Satama Oy omistaa ahtaus toimintaa harjoittavan yhtiön.

Uuteen työturvallisuuslakiin (738/2002) on otettu satamien työturvallisuuteen liittyviä määräyksiä. Niitä on myös valtioneuvoston päätöksessä alusten lastauksessa ja purkamisesta noudatettavista järjestysohjeista (915/1985). Työturvallisuuslaki määrittelee vähimmäisvaatimukset turvalliselle työskentelylle ja toiminnalle. Työturvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään työturvallisuuslain perusteella annetuissa säädöksissä. Merenkulkuviranomaisten ja työsuojeluviranomaisten yhteistyöllä, nyt säädettävän lain valvonnalla ja työsuojelumääräysten valvonnalla varmistetaan sekä irtolastialusten turvallinen liikennöinti että lastaukseen ja purkamiseen osallistuvan henkilöstön turvallisuus.

Irtolastialusten satamatoimintoja sääntelevä kansallinen lainsäädäntö on vähäistä.

3. Keskeiset ehdotukset

Ehdotuksessa esitetään säädettäväksi laki eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta. Lailla varmistettaisiin se, että terminaaleissa, joihin liikennöi laissa erikseen määritellyn tyyppisiä irtolastialuksia, otettaisiin käyttöön erityiset turvallisuusvaatimukset. Nämä vaatimukset sääntelisivät seuraavia asioita:

- 1) terminaalin pitäjän velvollisuutta noudattaa asiaankuuluvia IMO:n säännöksiä ja suosituksia alusten ja satamien yhteistyöstä;
- 2) terminaalien pitäjien velvoitetta nimetä terminaalin edustaja;
- 3) aluksen päällikön vastuuta aluksen turvallisesta lastaamisesta sekä purkamisesta ja siitä, että nämä toimenpiteet on vahvistettava terminaalinpitäjän kanssa sovittavassa lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmassa;
- 4) aluksen päällikön oikeutta keskeyttää lastaus tai lastinpurkaminen, mikäli sovittua lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmaa ei noudateta tai mikäli syntyy muu aluksen turvallisuutta vaarantava tilanne;
- 5) toimivaltaisen viranomaisen oikeutta keskeyttää kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos lastia kuljettavan aluksen turvallisuus vaarantuu.

Terminaalin edustajan nimeäminen on yksi keskeisistä irtolastidirektiivin terminaaleja koskevista vaatimuksista. Vaikka SOLAS:n VI luvussa ei mainita erityisen terminaalin edustajan nimeämistä, siinä viitataan terminaalin edustajaan ja mainitaan hänen velvollisuuksistaan lastaus- ja lastinpurkusuunnitelmasta sovittaessa ja sitä noudatettaessa. Tässä suhteessa irtolastidirektiivi merkitsee tiukennusta SOLAS-määräyksiin.

Ehdotettu laki kattaa myös tapaukset, joissa lastaaminen tai lastin purkaminen on aiheuttanut alukselle vaurioita, jotka voivat vaarantaa aluksen turvallisuuden. Irtolastidirektiivin mukaan tällaiset tapaukset tulisi käsitellä siten, että satamavaltion valvontaviranomainen puuttuisi asiaan. Ehdotuksessa tällaista tehtävää on esitetty Merenkululaitokselle, joka nykyäänkin tarkastaa aluksia satamissa. Merenkululaitoksen olisi yhdessä lippuvaltion tai sen hyväksymän luokitulaitoksen kanssa arvioitava vaurioiden vakavuus ja päätettävä, tulisiko vaurio korjata välittömästi vai voidaanko korjausta lykätä.

Ehdotuksessa esitetään määriteltäväksi terminaalinhoitajan pakollinen laadunhallintajärjestelmä. Järjestelmät tulisivat irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen mukaisesti perustumaan ISO 9001:2000 tai vastaavaan laadunhallintajärjestelmään. Kyseinen ISO 9001:2000 järjestelmä on tarkoitettu organisaatioille, jotka haluavat kehittää erilaisia mitattavia laatustandardeja. Laatujärjestelmä sisältää muun muassa yleisiä vaatimuksia, joihin luetaan riittävä dokumentaatio, laatu-järjestelmän ylläpito ja jatkuva kehittäminen saadun palautteen pohjalta. Dokumentaatioon kuuluvat esimerkiksi laatukäsikirjat, ohjeet ym. Lisäksi vaaditaan erityistä laatu-politiikkaa, suunnittelua, vastuiden selkeyttä ja väliajoin johdon suorittama järjestelmän katselmus.

Laatujärjestelmän hankinta kuuluisi terminaaleille. Irtolastidirektiivissä on tarkemmat määräykset laadunhallintajärjestelmän sertifiointissa ja auditoinnissa noudatettavista menettelyistä ja standardeista. Laadunhallintajärjestelmän auditoinnilla tarkoitetaan järjestelmän toimivuuden ja tavoitteiden mukaisuuden säännöllistä varmistamista. Sertifiointilla tarkoitetaan sen varmistamista, että laatu/palvelu on ISO 9001:2000:ssa määriteltyjen vaatimusten mukainen.

Irtolastiterminaalien sertifiointin suorittamiseen olisivat oikeutettuja sellaiset arviointilaitokset, joiden pätevyyden on FINAS tai vastaava organisaatio todennut. Vastaavalla organisaatiolla tarkoitettaisiin toisessa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueella toimivaa, Suomen FINAS:ia vastaavaa organisaatiota, joka on jäsenenä akkreditointialan yhteistyöjärjestö EA:ssa (European co-operation for Accreditation) Tällaisia ovat muun muassa RVA Alankomaista, SWEDAC Ruotsista, DANAC Tanskasta sekä UKAS Iso-Britanniasta.

Ehdotuksessa määritellään lisäksi Merenkulkulaitoksen tehtävät, joiden ehdotetaan liittyvän alusten mahdollisten lastaus- ja lastinpurkuvaiheessa saamien vaurioiden arviointiin, muuhun valvontavollisuuteen sekä selvityksien antamiseen komissiolle. Erityisesti on kiinnitetty huomiota seuraamusjärjestelmään siinä tapauksessa, että irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen säännöksiä ei noudatettaisi. Tällöin pidettäisiin ensisijaisena menettelynä Merenkulkulaitoksen neuvontaa, jossa annettaisiin ohjeet puutteellisuuksien korjaamiseksi. Vasta siinä vaiheessa, jossa terminaalili, terminaalinhoitaja, terminaalili edustaja tai aluksen päällikkö eivät noudattaisi ohjeita, Merenkulkulaitos voisi määrätä uhkasakon taikka aluksen lastauksen tai purkauksen keskeyttämisestä. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhkasta olisi voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Lakiehdotuksen soveltamisala kattaisi kaikki irtolastialukset, jotka täyttävät irtolastidirektiivin kolmannen artiklan mukaisesti SOLAS-yleissopimuksen IX luvun irtolastialuksia koskevat vaatimukset. Tällaisia voivat olla yksikantiset alukset, joiden lastitilat on varustettu kaltevin ylä- ja alasivusäiliöihin, taikka jossa on kaksi pitkittäislaipiota ja kaksoispohja koko lastitilassa.

Käytännössä mainitut rakennevaatimukset täyttävät irtolastialukset ovat kooltaan vähintään niin sanotun ”handy size” –kokoluokan aluksia. Tämän kokoluokan pienimpien alusten pituus on noin 150 metriä ja kantavuus noin 20 000 tonnia kuollutta painoa (dwt). Kyseisten alusten syväys täydessä lastissa on noin yhdeksän metriä. Lakiesitystä sovelletaan myös silloin kun edellä mainitun kokoluokan irtolastialuksen koko lastikapasiteettia ei käytetä hyväksi. Voidaan arvioida, että ”handy size” –kokoluokan alusten liikennöinti edellyttää käytännössä satamaan johtavalta väylältä vähintään kahdeksan metrin kulkusyvyyttä.

Irtolastidirektiivi viittaa SOLAS-yleissopimuksen ko. aluksia koskeviin määritelmiin. Lakiehdotuksen säännöksiä sovellettaisiin siten vain kiinteitä irtolasteja käsitteleviin satamiin tai satamanosiin, joihin kyseisen kokoluokan alukset voivat liikennöidä. Tällä hetkellä yli kahdeksan metrin väylä johtaa seuraaviin suomalaisiin satamiin: Hamina (10,0 m), Kotka (15,3 m), Loviisa (8,5 m), Sköldvik (15,3 m), Helsinki (11,0 m), Kantvik (9,2 m), Inkoo (13,0 m), Koverhar (11,0 m), Hanko (13,0 m), Turku (10,0 m), Naantali (13,0 m), Uusikaupunki (10,0 m), Rauma (10,0 m), Pori (15,3 m), Kaskinen (9,0 m), Kristiinankaupunki (12,0 m), Vaasa (10,0 m), Pietarsaari (9,0 m), Kokkola (13,0 m), Kalajoki (8,0 m), Raahe (8,0 m), Oulu (10,0 m), Kemi (10,0 m) ja Tornio (8,0 m).

Irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen säännöksiä ei sovellettaisi sellaiseen tilanteeseen, jossa terminaalili laitteistoja käytettäisiin lastaamiseen tai lastinpurkamiseen vain poikkeusolosuhteissa. Tällainen poikkeusolosuhde voisi olla esimerkiksi aluksen hätätilanne, joka vaarantaa aluksen tai sen miehistön turvallisuuden. Lisäksi irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen säännöksiä ei sovellettaisi niihin tilanteisiin, joissa aluksen lastaaminen tai lastin purkaminen suoritetaan aluksen omilla laitteilla.

Käytännössä lakiehdotusta sovellettaisiin tällä hetkellä noin viidessätoista suomalaisessa satamassa.

Lakiesitystä sovelletaan myös niihin terminaaleihin, joihin edellä mainitun kokoluokan irtolastialukset voivat saapua silloin, kun niiden koko lastikapasiteettia ei käytetä hyväksi. Irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen säännöksiä ei sovellettaisi sellaiseen tilanteeseen, jossa terminaalien laitteistoja käytettäisiin lastaamiseen tai lastinpurkamiseen vain poikkeusolosuhteissa. Tällainen poikkeusolosuhde voisi olla esimerkiksi aluksen hätätilanne, joka vaarantaa aluksen tai sen miehistön turvallisuuden. Lisäksi irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen säännöksiä ei sovellettaisi niihin tilanteisiin, joissa aluksen lastaaminen tai lastin purkaminen suoritetaan aluksen omilla laitteilla.

4. Asetuksenantovaltuudet

Perustuslain (731/1999) 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Valtuutuksen tulee näin ollen aina perustua lakiin. Arvioitaessa asetuksenantovaltuuden osoittamista laissa valtioneuvostolle tai ministeriöille lähtökohtana on, että valtioneuvoston yleisistunto antaa asetukset laajakantoisista ja periaatteellisesti tärkeistä asioista.

Perustuslain 80 §:n 1 momentissa säädetään lisäksi, että yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on aina säädettävä lain tasolla. Valtioneuvosto tai ministeriö voidaan lailla valtuuttaa antamaan tarkempia säännöksiä yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin liittyvistä yksityiskohdista, mutta laissa olevan valtuuden tulee aina olla täsmällinen ja tarkkarajainen.

Lakiesitykseen ehdotetaan otettavaksi säännökset valtioneuvoston asetuksenantovaltuuksista. Valtioneuvoston asetus tulisi tällöin koskemaan muun muassa alusten lastiruumia, lastaukseen ja lasinpurkamiseen sovellettavia laitteistoja, terminaalien soveltuvuutta kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen, aluksen päällikön sekä terminaalien tiedonantovelvollisuuden tarkempaa sisältöä, aluksen päällikön tehtävien tarkempaa määrittelyä ennen lastaamisen tai lastinpurun aloittamista sekä terminaalien edustajan tehtävien tarkempaa määrittelyä ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista.

5. Esityksen vaikutukset

5.1. Julkistaloudelliset vaikutukset

Esityksen keskeisenä tavoitteena on parantaa kiinteän irtolastin lastaamista ja lastinpurkamista. Lain toimivaltaisena viranomaisena toimisi Merenkululaitos.

Merenkululaitos on arvioinut kustannuksia kertyvän noin 100 000 euroa vuodessa. Vuosikustannukset on laskettu siten, että terminaalien tarkastus vie kahden Merenkululaitoksen työntekijän tai viranhaltijan kokopäiväisen työn. Yksi mieshenkilötyövuosi maksaa noin 50 000 euroa ja kahden henkilön osalta kokonaiskustannuksiksi on laskettu täten 100 000 euroa. Merenkululaitoksen kyseiset työntekijät varmistaisivat sen, että irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen vaatimuksia noudatettaisiin.

Kuten edellä on ilmennyt, lakiehdotuksen säännökset koskisivat käytännössä vain sellaisia kiinteitä irtolasteja käsitteleviä suomalaisia satamia ja terminaaleja, joihin yli 20 000 tonnin irtolastialukset liikennöivät. Näitä satamia on tällä hetkellä viitisentoista kappaletta.

Tulevaisuudessa terminaalien laadunhallintajärjestelmän toimiessa kustannukset Merenkulkulaitokselle tulevat huomattavasti laskemaan alkuvuosien tasolta.

Valtaosa Suomen yleisistä satamista on kunnallisia laitoksia tai liikelaitoksia. Vuoden 2003 alussa kunnallisista satamista Kotkan ja Haminan satamat toimivat osakeyhtiömuotoisina. Laki yksityisistä yleisistä satamista mahdollistaa sen, että tulevaisuudessa satamien omistuksellisissa ja toiminnallisissa rakenteissa voi tapahtua huomattaviakin muutoksia. Lisäksi kaupungin omistama Haminan Satama Oy omistaa ahtaustoimintaa harjoittavan yhtiön. Esityksen kohdat, jotka säätävät pakollisiksi laadunhallintajärjestelmän käyttöönoton sekä kehittämisen, koskevat myös kuntien omistuksessa olevia satamia riippumatta siitä, että ovatko ne liikelaitoksia tai toimivatko ne osakeyhtiömuodossa. Laadunhallintajärjestelmän kustannukset vastaavat yksityisille satamille koituvia kustannuksia.

5.2. Vaikutukset terminaalien toimintaan

Esityksellä on taloudellisia vaikutuksia terminaalien toimintaan. Taloudelliset vaikutukset koostuvat ISO 9001:2000 laadunhallintajärjestelmän käyttöönotosta, sen kehityksestä ja ylläpidosta. On arvioitu, että laadunhallintajärjestelmän perustamishinta terminaalia kohden on noin 7 500 euroa. Vuosittaisiksi ylläpito- sekä kehittämiskustannuksiksi on laskettu 1 000 euroa/ terminaali. Useilla satamilla ja terminaaleilla edellä mainittu laadunhallintajärjestelmä on jo olemassa, jolloin myös kustannuksiakaan tästä ei kertyisi.

Kustannuksia saattaa terminaaleille kertyä myös Merenkulkulaitoksen tarkastuksen myötä. Jos laatujärjestelmä on terminaalissa toiminnassa ja järjestelmää kehitetään sekä hoidetaan, kustannuksia ei tästä ensitarkastuksesta toimitettaisi. Laatujärjestelmän puuttuessa tai sen ollessa epätäydellinen Merenkulkulaitos suorittaisi uusintatarkastuksen, jolloin sovellettaisiin valtion maksuperustelakia (150/1992). Tällöin maksun suuruus vastaisi edellä mainitun lain 6 §:n mukaista omakustannusarvoa.

Irtolastiterminaaleissa toimiville ahtausliikkeille tai terminaaliorganisaatioille tulee aiheutumaan lakiesityksen toteutuessa paitsi kustannuksia, todennäköisesti myös hyötyjä, koska niiden toimintaa arvioi riippumaton ulkopuolinen taho ja laadunhallintajärjestelmän käyttöön oton myötä toiminnan pitäisi tehostua. Lisäksi irtolastidirektiivin mukaisen järjestelmän luomisen irtolastisatamiin johtanee henkilökunnalle annettavan koulutuksen lisäämiseen. Toiminnan käynnistämiseksi ja ylläpitämiseksi terminaalien pitäisi kuitenkin perustaa vastaavanlaisia työryhmiä, joita yritykset nykyisin perustavat ympäristösertifikaattien hankkimiseen ja ylläpitoon. Voidaan arvioida, että tällaisen työryhmän vetäjän tehtävä tulisi olemaan lähes päätoiminen, mistä terminaaleille aiheutuisi lisäkustannuksia. Eräiltä osin terminaaleissa olevia työtehtäviä voitaisiin mahdollisesti arvioida tai jakaa myös uudelleen, mikä vähentäisi irtolastidirektiivin voimaantulosta yrityksille aiheutuvia sisäisiä kustannuksia.

5.3. Ympäristövaikutukset

Irtolastidirektiivin ja tämän lakiesityksen eräs keskeisimpiä tavoitteita on varmistaa, ettei aluksen lastaus taikka purkaminen aiheuta vaaraa meriympäristölle. Tiettyt alukset aiheuttavat huonon kuntonsa tai käytettävien menettelytapojen vuoksi vaaran meriturvallisuudelle ja meriympäristölle. Tämän vuoksi lakiesityksessä säännellään tarkoin menettelytavoista, joita noudattamalla tur-

vallinen lastaus tai lastinpurkaminen tulee suorittaa. Turvallinen lastaus tai lastinpurkaminen vaikuttaa onnettomuuksien vähenemiseen ja tätä kautta myös merellisen ympäristön suojeluun.

Turvallisuus ja meriympäristön suojelu varmistetaan aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välisillä menettelytavoilla. Näitä ovat muun muassa selvä vastuunjako aluksen päällikön ja terminaalinhoitajan välillä, varmistetut viestintäyhteydet lastauksen tai lastinpurun aikana sekä tietyt pakolliset ilmoitukset, joilla varmistetaan riittävä informaatio sekä aluksen päällikölle että terminaalille.

6. Asian valmistelu

Työryhmä

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 4 joulukuuta 2002 työryhmän valmistelemaan irtolastialuslainsäädäntöä, jonka tehtävänä oli ehdotuksen laatiminen hallituksen esitykseksi irtolastidirektiivin kansalliseksi täytäntöön panemiseksi. Hallituksen esityksen tuli toimeksiannon mukaisesti sisältää ratkaisuehdotukset muun muassa siitä, mikä viranomainen suorittaisi irtolastidirektiivissä määritellyjä tehtäviä, mikä viranomainen oikeutettaisiin päättämään irtolastidirektiivin 6 artiklan mukaisista tilapäisistä toimintaluvista sekä mikä viranomainen varmistaisi irtolastidirektiivin liitteessä II terminaaleille asetettujen vaatimusten täyttämisen. Toimeksiantoon sisältyi myös velvoite tehdä tarvittaessa ehdotus valtioneuvoston asetukseksi, jolla irtolastidirektiivin teknisluonteiset säännökset saataisiin pantua täytäntöön.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Lain tarkoitus.* Lakiehdotuksen 1 §:stä ilmenee eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annettavan lain tarkoitus. Pykälän mukaan tarkoituksena on parantaa irtolastialusten turvallisuutta niiden lastaus- tai lastinpurkamisvaiheessa. Edelleen todetaan, että lain tarkoituksena on parantaa kiinteän irtolastien ja niitä kuljettavien alusten turvallisuutta. Täten lakiehdotus sulkee tarkoituksensa ja soveltamisalansa piiristä pois muut alustyyppit sekä lastit, kuin kiinteää irtolastia kuljettavat tietyn tyyppiset irtolastialukset.

Turvallisuutta parannettaisiin vähentämällä niitä riskejä, joita aiheutuu taitamattomasta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta terminaaleissa. Riskien vähentäminen tapahtuisi vahvistamalla alusten sekä terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten yhdenmukaiset menettelyt sekä asettamalla aluksille ja terminaaleille soveltuvuusvaatimukset. Tarkemmin soveltuvuusvaatimuksista sekä yhdenmukaisista menettelyistä säädettäisiin 4, 5 sekä 8 §:ssä.

2 §. *Soveltamisala.* Pykälän mukaan ehdotettava laki panisi kansallisesti täytäntöön irtolastidirektiivin. Lain soveltamisalaan kuuluisivat tällöin kaikki tietyt edellytykset täyttävät irtolastialukset, jotka käyttävät Suomessa terminaaleja kiinteän irtolastin lastaamiseen tai lastinpurkamiseen riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin eräistä poikkeuksista lain soveltamisalaan. Ensimmäinen poikkeus lain soveltamisalasta koskee laitteistoja, joita vain poikkeusoloissa käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen. Tällainen tapaus voisi olla esimerkiksi jokin hätätilanne, jossa terminaalin normaaleja lastaus- tai lastinpurkulaitteistoja ei voitaisi käyttää. Toinen poikkeus lain soveltamisalasta koskee irtolastialuksen laitteita. Jos irtolastialuksen lastaus tai purkaus tapahtuu kyseisen aluksen omilla laitteilla, lakia ei sovelleta tällaisiin tapauksiin. Kyseisiin poikkeustapauksiin sovelletaan kuitenkin vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7 säännön määräyksiä. Säännökset koskevat irtolastin turvallista lastaamista, irtolastialuksen vakavuuden varmistamista sekä aluksen rakenteiden suojaamista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin työturvallisuuteen liittyvistä asioista. Momentin mukaisesti työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisten suorittamasta valvonnasta olisi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään. Työturvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään työturvallisuuslaissa (738/2002), jonka mukaan kyseisen lain tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitautoja, ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden haittoja. Täten irtolastidirektiivin työturvallisuuteen liittyvistä asioista säädettäisiin kyseisessä laissa ja sen nojalla annettavissa alemman tason säädöksissä.

3 §. *Määritelmät.* Pykälässä määriteltäisiin eräät lakiehdotuksessa käytettävät käsitteet. Kansainvälisillä yleissopimuksilla tarkoitettaisiin neuvoston direktiivin 95/21/EY, jäljempänä PSC-direktiivi, alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien standardien soveltamista yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä yleissopimuksia.

Vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksella tarkoitettaisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta sekä sen 4 päivänä joulukuuta 2001 voimassa olevia pöytäkirjoja ja muutoksia. BLU-säännöstöllä irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkamista koskevaa säännöstöä sellaisena kuin se on IMO:n päätöslauselman A.862 (20) liitteessä. Kyseinen säännöstö antaa suuntaviivat siitä, miten irtolastialuksia tulisi turvallisesti lastata tai purkaa. Irtolastialusta koskeva määritelmä viittaa vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen IX lukuun, jossa irtolastialuksella tarkoitetaan erikseen määritellyn tyyppistä yksikantista alusta, malminkuljetusalusta sekä yhdistelmäalusta.

Irtolastidirektiivin 3 artiklan 5. kohta viittaa kuivan irtolastin määritelmän osalta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 1.4 sääntöön. Kyseinen sääntö sulkee kuivan tai kiinteän irtolastin piiristä pois viljaa kuljettavat alukset.

Terminaali määriteltäisiin kiinteäksi, kelluvaksi tai liikuteltavaksi laitteistoksi, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialukseen tai tällaisen lastin purkamiseen irtolastialuksesta ja joka on varustettu tällaiseen tarkoitukseen. Terminaalinhoitaja on lain mukaan terminaalin omistaja, jolla on vastuu, tai muu toimija, jolle omistaja on siirtänyt vastuun irtolastialuksen lastaamisesta tai lastin purkamisesta. Pääsääntöisesti kyse on ao. satamassa toimivasta ahtausliikkeestä, joka sopii lastin purkamiseen tai lastaamiseen liittyvistä käytännön toiminnoista aluksen päällikön tai tämän edustajan kanssa. Lastin purkamisesta tai lastaamisesta voi vastata lain tarkoittamassa merkityksessä myös ahtaustoimintaa harjoittava satamayhtiö tai -laitos, teollisuuslaitos tai muu ahtaustoimintaa harjoittava yritys.

Terminaalinhoitajan puolestaan tulisi nimetä terminaalin edustaja, jolla lakiesityksen mukaan tarkoitettaisiin henkilöä, jonka kokonaisvastuulla ja toimivallalla irtolastialuksen lastaaminen ja purkaminen terminaalissa käytännössä tapahtuu. Aluksen päälliköllä tarkoitettaisiin irtolastialuksen päällikköä tai kansi- tai yhtenäispäällystään kuuluvaa henkilöä, jonka aluksen päällikkö olisi nimennyt vastaamaan tämän lain perustella määritetyistä, lastaamiseen ja lastin purkamiseen liittyvistä tehtävistä.

Lippuvaltion hallinnolla tarkoitettaisiin sen valtion toimivaltaista viranomaista, jonka lipun alla irtolastialuksella on oikeus purjehtia. Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitettaisiin sitä viranomaista, jolla olisi kansallisessa lainsäädännössä säädetyt valtuudet panna irtolastidirektiivin säännökset täytäntöön ja valvoa niiden noudattamista. Lakiesityksessä tämä viranomainen on Merenkululaitos.

Satamavaltion valvontaviranomaisella tarkoitettaisiin PSC-direktiivin mukaista viranomaista. Suomessa tämä viranomainen on Merenkululaitos.

Lastitieto määriteltäisiin lakiesityksessä siten, että sen sisällön tulisi noudattaa asetusta ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten voimaansaattamisesta (SopS 108/1993). Lastitieto tulisi antaa kyseisen asetuksen mukaisesti kirjallisesti ja tiedot tulisi toimittaa aluksen päällikölle ennen lastauksen alkua. Lastitiedon tulisi sisältää muun muassa kuvaus kuljetettavaksi aiotusta lastista sekä sen määrästä.

Irtolastialuksen lastauksessa tai lastinpurussa tulisi noudattaa lastaus- tai purkaussuunnitelmaa. Tämä määritellään viittaamalla vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.3 säännöstöön sekä BLU-säännöstön 2. lisäykseen. BLU-säännöstön mukaan lastaus- tai purkusuunnitelman

tulisi sisältää muun muassa tiedot lastista, aluksesta, lastaajien tai purkajien henkilömääristä sekä viimeisen lastin purkamisesta terminaalista.

Aluksen ja terminaalin yhteisellä turvallisuuden tarkistuslistalla tarkoitettaisiin listaa, joka määrittää BLU-säännösten 4. luvussa. Kyseinen luku määrittelee turvallisuusvaatimukset lastaukselle tai lastinpurulle. Tarkistuslista ja sen muoto on määritelty BLU-säännösten liitteessä 3.

Kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksella tarkoitettaisiin tietoja, jotka luetellaan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 10 säännössä. Nämä tiedot viittaavat lastin painoon sekä sen tiheyteen.

Sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä tarkoitettaisiin ISO 9001:2000 laadunhallintajärjestelmää tai vastaavaa järjestelmää, jota auditoidaan ISO 19011:2002 standardin tai vastaavan standardin mukaisesti.

Arviointilaitoksella tarkoitettaisiin tämän lain 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa olevaa sertifikaatin myöntäjää, joka on Mittatekniikan keskuksen tai vastaavan Euroopan talousalueella sijaitsevan toimielimen akkreditoima, ja jonka rekisteröity kotipaikka on Euroopan talousalueella.

4 §. *Irtolastialusten toiminnalliseen soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset.* Terminaalinhoitajien on varmistettava se, että irtolastialus soveltuu toiminnallisesti kiinteän irtolastin lastaukseen tai lastinpurkamiseen. Kyse on sekä terminaalin että aluksella olevien työntekijöiden turvallisuudesta. Pykälän 1 momentin mukaan terminaalinhoitajan olisi tarkastettava, että irtolastialusten lastiruumat ja luukut ovat riittävän suuria kiinteän irtolastin lastaamiseen ja ahtaamiseen, alusten lastiruumien luukuissa on tunnistenumerot, luukut ja että käyttöjärjestelmät sekä kuljetuskoneistot ovat toimintakuntoisia. Merenkulkulaitoksen olisi tarkastettava edellä mainitut laitteet tarpeellisin väliajoin. Näillä tarkastuksilla toteutettaisiin irtolastidirektiivin ja tämän lain tehokas kansallinen täytäntöönpano sekä varmistettaisiin lastauksen tai lastinpurun turvallinen toteuttaminen satamissa.

Pykälän 2 momentti sääntelee asetuksenantovaltuuksia. Perustuslain 80 § sääntelee tasavallan presidentin, valtioneuvoston ja ministeriöiden asetuksenantovaltuuksia. Ottaen huomioon perustuslain säännökset, pykälän 2 momentissa tulisi antaa tarpeelliset asetuksenantovaltuudet valtioneuvostolle. Asetuksella tulisi muun muassa säätää alusten lastiruumista, lastauslaskimista, kuljetuskoneistoista sekä aluksen kiinnittämisestä ja ankkuroimisesta käytettävistä kansilaitteista.

5 §. *Terminaalien soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset.* Säännöksessä määriteltäisiin terminaaliiin liittyvistä vaatimuksista. Näitä olisivat muun muassa säännökset irtolastialuksen turvallisesta kiinnittämisestä lastaus- tai purkulaitteen viereen, laitteiden vaatimuksenmukaisuudesta sekä asianmukaisesta toimintakunnosta. Lastauksen tai lastinpurkamisen tukena tulisi käyttää apuna 3 §:ssä mainittua terminaalien edustajaa.

Lisäksi vaadittaisiin, että terminaalissa on laadittu käsikirjoja, jotka sisältävät terminaalille ja toimivaltaisille viranomaisille asetetut vaatimukset. Samalla viitattaisiin BLU-säännösten liitteeseen I kohtaan 1.2. Kohdan mukaan terminaalien pitäisi ennen lastauksen tai lastinpurun aloittamista antaa irtolastialuksen päällikölle tietoja terminaalihenkilökunnasta, veden syvyydestä satamassa, sellaisten alusten minimi- ja maksimipituuksista, joita terminaalii pystyy käsittelemään, sekä lastaus- ja lastinpurkulaitteistoista.

Pykälän 1 momentin kohdassa 4 vaadittaisiin, että terminaali olisi kehittänyt ja ottanut käyttöön laadunhallintajärjestelmän, joka vastaisi ISO 9001:2000 vaatimuksia. Järjestelmä tulisi sertifioida sekä auditoida. Laadunhallintajärjestelmän kehittämisellä, käyttöönotolla ja ylläpitämisellä terminaalit voisivat varmistua, että yhteistyö- ja yhteydenpitomenettelyt sekä käytännön lastaus- ja lastinpurkamismenetelmät suunnitellaan ja toteutetaan kansainvälisesti tunnustetun järjestelmän mukaisesti. Käytännössä terminaalit hankkisivat ISO 9001:2000 järjestelmän kaupallisilta markkinoilta, joita myös kaupalliset toimijat sertifioisivat säännöllisin väliajoin. Merenkulkulaitos varmistaisi säännöllisin tarkastuksin, että terminaalit ovat täyttäneet laatujärjestelmää koskevat määräykset.

Pykälän 2 momentissa myönnettäisiin tämän lain voimaantulosta luettuna maksimissaan 4 vuoden siirtymäaika laadunhallintajärjestelmän sertifioinnin hankkimiseksi. Tämä olisi tarpeen sen varmistamiseksi, että terminaalien hankkimat laadunhallintajärjestelmät tulisivat olemaan ISO-järjestelmän mukaisia ja ne olisivat toimintakunnossa.

Lisäksi pykälässä annettaisiin tarpeellinen valtuus valtioneuvostolle antaa asetus asioista, jotka koskisivat irtolastialuksen turvallista lastaamista ja lastinpurkamiseen liittyviä laitteistoja. Asetuksella laitettaisiin täytäntöön muun muassa säännökset irtolastialuksen turvallisesta kiinnitymisestä lastaus- tai lastinpurkulaitteistojen viereen sekä siinä noudatettavista menettelytavoista, henkilökunnan riittävästä koulutuksesta sekä lastaus- ja lastinpurkulaitteistojen asianmukaisesta sertifioinnista.

6 §. *Tilapäinen toimintalupa.* Pykälässä säädetään niin sanotusta tilapäisestä toimintaluvasta. Sen mukaisesti Merenkulkulaitos voisi myöntää enintään 12 kuukauden pituisen toimintaluvan niille terminaaleille, joilla laadunhallintajärjestelmää ei vielä ole käytössä. Tilapäinen toimintalupa voitaisiin myöntää vain äskettäin perustetuille terminaaleille. Ennen tilapäisen toimintaluvan myöntämistä terminaalin olisi kirjallisesti osoitettava, että sillä on suunnitelma laadunhallintajärjestelmän käyttöönotosta siten kuin siitä säädetään 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa.

Pykälän 2 momentissa säädetään lupamaksusta. Sen mukaisesti Merenkulkulaitos perisi myöntämästään tilapäisestä toimintaluvasta lupamaksun. Maksun suuruuteen noudatettaisiin valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaista omakustannusperiaatetta.

7 §. *Alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien vastuunjako.* Lastaus- ja lastinpurkamisvaiheen vastuunjako ehdotetaan määriteltäväksi siten, että toimenpiteet suunniteltaisiin huolellisesti, niistä sovittaisiin asianmukaisesti ja ne toteutettaisiin aluksen ja miehistön turvallisuutta vaaran- tamatta. Irtolastialuksen päällikkö vastaisi komennossaan olevan aluksen turvallisesta lastaamisesta tai lastinpurusta. Aluksen päällikön olisi annettava tiedot aluksen nimestä, kutsumerkistä, IMO-numerosta, lipusta, kotisatamasta, lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta, aluksen syväyksestä sen saapuessa terminaaliin ja ehdotetusta lähtösyväyksestä terminaalista, painolasteista, aluksen kokoon liittyvistä asioista, etäisyydestä vesiviivasta ensimmäiseen lastiluukkuun, laskuportaiden sijainnista, tiedot mahdollisista lastinkäsittelylaitteistoista, kiinnitysköysistä, muista erityistarpeista, mahdollisista suoritettavista korjauksista sekä muista alukseen liittyvistä asioista, jos terminaali niitä pyytää. Tiedot on annettava hyvissä ajoin ennen aluksen arvioitua saapumisaikaa terminaaliin.

Aluksen päällikön olisi myös saatava ennen lastaamista vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen 2.2 säännössä edellytetyt lastitiedot sekä tarvittaessa kiinteän irtolastin ominaispainoilmoitus.

Lastitiedon saaminen olisi irtolastialuksen lastaamisen edellytys. Jos se puuttuisi, lastaamista ei saisi suorittaa. Ominaispainoilmoituksen puuttuminen ei estäisi lastausta.

Lisäksi aluksen päällikkö varmistaisi sen, että ennen lastausta tai lastinpurkamista sekä niiden aikana aluksen päällystöön kuuluva henkilö valvoisi edellä mainittuja toimenpiteitä ja riittäviä varomääräyksiä noudatettaisiin.

Terminaalin edustajan on lakiesityksen mukaisesti annettava aluksen päällikölle tiedot satamapaikan nimestä ja sen ominaisuuksista, lastauksen tai lastinpurkulaitteiston ominaisuuksista, veden vähimmäissyvyydestä ja tiheydestä, kulkuteistä, sallituista nopeuksista, lastin lastausjärjestyksestä ja ominaisuuksista, mahdollisista muutoksista lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmaan, kiinnitysköysistä, painolastin oton tai poiston mahdollisista rajoituksista sekä suurimmasta syvyydestä. Tiedot on annettava silloin, kun terminaali on saanut alukselta ensimmäisen ilmoituksen arvioidusta saapumisajasta. Terminaalin edustajan olisi myös varmistuttava siitä, että aluksen päällikkö on saanut tiedon lastiselvityslomakkeen sisällöstä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Terminaalin edustajan olisi ilmoitettava aluksen päällikölle ja satamavaltion valvontaviranomaiselle irtolastialuksen ilmeisistä puutteista. Ilmoitus olisi tarpeen silloin, jos lastaus tai lastinpurkaminen vaarantuisi. Lisäksi terminaalin edustaja vastaisi siitä, että aluksen päälliköllä on lastauksesta tai lastinpurusta vastaavan terminaalin henkilökunnan tai rahdinantajan yhteystiedot sekä kaikkia lastaukseen tai lastinpurkamiseen liittyviä varotoimenpiteitä noudatetaan. Nämä vaatimukset koskevat terminaalin sekä irtolastialuksen yhteensovittamista lastaukseen tai lastinpurkamiseen sekä vahinkojen välttämistä.

Valtioneuvoston asetuksella säädeltäisiin tarkemmin tämän pykälän 1 momentin 1 ja 4 kohdan sekä 2 momentin 1 ja 4 kohdan säännöistä. Asetus koskisi muun muassa aluksen ja terminaalin teknisiä yksityiskohtia sisältäen vaatimukset tiedonantovelvollisuudesta sekä aluksen päällikön ja terminaalin tehtävistä lastauksen tai lastinpurun aikana ja ennen sitä.

8 §. *Irtolastialusten ja terminaalien väliset menettelyt.* Pykälä sääntelisi irtolastialuksen ja terminaalien välisiä menettelytapoja. Ennen lastauksen tai lastinpurun aloittamista aluksen päällikön olisi sovittava lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.3 säännön mukaisesti. Kyseisessä säännössä määritellään lastin turvallinen lastausmäärä siten, ettei se vaaranna irtolastialuksen turvallisuutta. Lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma olisi tehtävä BLU-säännösten 2. lisäyksen muodossa. Hyväksytyt suunnitelmat tulisi vahvistaa sekä aluksen päällikön ja terminaalin edustajan allekirjoituksin. Myös mahdolliset muutokset suunnitelmaan tulisi hyväksyttävä kummallakin osapuolella. Muutettu suunnitelma tulisi uudestaan kummankin osapuolen allekirjoittaa. Suunnitelmat ja niistä tehdyt hyväksytyt tarkistettut suunnitelmat tulisi säilyttää aluksessa ja terminaalissa kuuden kuukauden ajan.

Ennen lastaamisen tai lastinpurun aloittamista aluksen päällikön ja terminaalin edustajan olisi täytettävä ja allekirjoitettava aluksen ja terminaalin välinen tarkistuslista. Tämän tarkistuslistan tulisi perustua BLU-säännösten 4. lisäyksen tietoihin. Nämä tiedot koskevat aluksen turvallisuutta lastauksen tai lastinpurun aikana. Lisäksi aluksen ja terminaalin välillä olisi oltava viestintäyhteys ja aluksen päällikön ja terminaalin edustajan olisi johdettava lastaamista tai lastinpurkamista sovitun suunnitelman mukaisesti. Sovitusta ja allekirjoitetusta suunnitelmasta ei saisi poiketa, ellei aluksen päällikköä olisi ensin kuultu ja tältä olisi saatu kirjallista hyväksyntää poikkeamiselle.

Lastauksen tai lastinpurun päätyttyä aluksen päällikön ja terminaalin edustajan olisi kirjallisesti todettava, että lastauksessa tai lastinpurussa noudatettiin edellä mainittua suunnitelmaa tai korjattua versiota suunnitelmasta. Lastinpurun osalta kirjallisessa ilmoituksessa olisi myös todettava, että lastitila on tyhjennetty ja puhdistettu aluksen päällikön vaatimuksen mukaisesti, tiedot aluksen mahdollisista vaurioista ja suoritetuista korjauksista.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan annettavaksi valtioneuvostolle valtuus antaa asetuksia lastaus- ja lastinpurkusuunnitelmista, niiden sisällöstä ja menettelytavoista sekä aluksen ja terminaalin välisestä viestintäyhteydestä. Lastaus- ja lastinpurkusuunnitelma ja siinä noudatettavat menettelytavat ovat melko kattavasti säännelty vuoden 1974 SOLAS yleissopimuksen VI luvussa sekä BLU-säännöstyössä. Tästä huolimatta on tarpeen antaa valtioneuvostolle valtuus antaa edellä mainituista asioista asetuksenantovaltuus, koska irtolastidirektiivin 14 ja 15 artiklojen mukaisesti EY:n komissio voi muuttaa aluksen päällikön ja terminaalin selvitys- ja kertomuksenantovelvoitteita komitologiamenettelyä käyttäen. Komissio ei voi puuttua kansainvälisten sopimusten sisältöön komitologiamenettelyllä, joten menettely ja sitä kautta valtioneuvoston asetus koskisivat lähinnä esimerkiksi aluksen ja terminaalin viestintäyhteyden teknisiä yksityiskohtia, kuten viestintäyhteyden varmistamista kaikissa olosuhteissa.

9 §. Arviointilaitos. Pykälässä säädettäisiin arviointilaitoksen nimeämismenettelystä, nimeämisen edellytyksistä, nimeämisen peruuttamisesta sekä ilmoitusvelvollisuudesta.

Ensimmäisen momentin mukaan Merenkululaitos nimeäisi hakemuksesta arviointilaitoksen, jonka tehtävänä on myöntää tämän lain 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettuja sertifikaatteja. Oikeus toimia arviointilaitoksena olisi voimassa toistaiseksi, jotta arviointilaitoksen toiminnassa ei tulisi määräaikaisen toimintaluvan vuoksi minkäänlaisia epäjatkuvuuskohtia. Merenkululaitokselle annettava toimivalta arviointilaitoksen nimeämiseen olisi tarpeen, jotta mahdollisesti ilmeneviin jatkuviin ja lievää vakavampiin laiminlyönteihin olisi mahdollista tarvittaessa puuttua siten, että oikeus arviointilaitoksena toimimiselle poistettaisiin siten kuin jäljempänä 3 momentissa säädetään.

Tämän lain 6 §:n 1 momentissa esitetään säädettäväksi, että Merenkululaitos myöntäisi irtolastidirektiivin 6 artiklassa tarkoitetun tilapäisen toimiluvan. Merenkululaitoksen myönnettyä direktiivissä säädetyn siirtymäkauden aikana tilapäisiä toimilupia Merenkululaitos on saanut kokemusta tämän lain säännösten soveltamisesta, minkä vuoksi sillä tulisi olemaan parhaat edellytykset tässä laissa tarkoitettujen hallinnollisten tehtävien suorittamiseen. Merenkululaitokselle asetettava tehtävä nimetä arviointilaitokset parantaisi Merenkululaitoksen mahdollisuuksia tämän lain 11 §:ssä sille asetetun valvontavelvollisuuden suorittamiseen. Merenkululaitoksen tiedossa tulisi olla tämän lain mukaisten arviointitehtävien suorittajatahot. Tämän vuoksi esitetään, että Merenkululaitos nimeäisi tämän lain mukaisesti arviointilaitoksen tehtäviä suorittavat yritykset ja muut yhteisöt. Palveluiden vapaan liikkuvuuden perusteella Suomessa voisivat kuitenkin toimia myös toisessa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa arviointilaitoksen aseman saaneet yritykset tai muut yhteisöt. Merenkululaitoksella ei olisi oikeutta tällaisen arviointilaitoksen aseman poistamiseen, mutta se voisi laatia selvityksen liikenne- ja viestintäministeriölle havaitsemistaan ulkomailla hyväksytyn arviointilaitoksen toiminnan epäkohdista. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi esittää havaittujen epäkohtien käsittelemistä irtolastidirektiivin 14 artiklassa tarkoitetun sääntelykomitean kokouksessa.

Pykälän 2 momentissa esitetään säädettäväksi, että Merenkululaitos hyväksyy arviointilaitokseksi hakemuksen perusteella yrityksen tai muun yhteisön, jolla on kulloinkin voimassa oleva kuljetustoimialaa koskeva laatu- ja ympäristöjärjestelmien sertifiointin akkreditointi. Tällä hetkellä voimassa on kuljetustoimialaa koskeva laatu- ja ympäristöjärjestelmien sertifiointin akkreditointi, EAC 31-säännöstö. Momentin sanamuodon tarkoituksena on osoittaa, että Merenkululaitoksen tulee hyväksyä hakija suorittamaan tässä laissa tarkoitettua arviointilaitoksen tehtävää, jos hakijalla on edellä mainittu akkreditointi, eikä muusta lainsäädännöstä selkeästi ilmenevää estettä ole tiedossa. Tällaisena esteenä olisi esimerkiksi hakijan vastuunalaisen johdon, kuten toimitusjohtajan saama liiketoimintakielto tai yhtiön selvitystila. Käytännössä tällaiset esteet tulisivat harvoin esille.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin arviointilaitoksen velvollisuudesta ilmoittaa Merenkululaitokselle toimintansa muutoksista, joilla voi olla vaikutusta tässä laissa tarkoitettuna arviointilaitoksena toimimisen edellytyksiin. Jos arviointilaitos ei enää täyttäisi edellä säädettyjä vaatimuksia tai toimisi selvästi säännösten vastaisesti, Merenkululaitos voisi peruuttaa nimeämisen. Väärinkäytösten tulisi olla joko toistuvia tai erityisen haitallisia, ja ne osoittaisivat arviointilaitoksen välinpitämättömyyttä tämän lain säännösten noudattamisesta. Merenkululaitoksen tulisi antaa arviointilaitokselle ensin kirjallinen huomautus ja sen jälkeen kirjallinen varoitus ennen arviointilaitoksen nimeämisen poistamista. Tämän lain 16 §:n 3 momentissa säädettäisiin arviointilaitoksen oikeudesta hakea muutosta nimeämisen peruuttamiseen.

Merenkululaitoksella tulisi käytännössä olemaan hyvät mahdollisuudet saada tietoja mahdollisista virhetilanteista moitittavasti menettelevän arviointilaitoksen sidosryhmiltä.

10 §. *Hyvä hallinto ja oikeusturva arviointimenettelyssä.* Pykälässä esitetään säädettäväksi siitä, että tämän lain 7 §:n 1 momentin mukaisia tehtäviä suorittaessaan arviointilaitoksen olisi noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966), asiakirjain lähettamisestä annetussa laissa (74/1954) ja kielilaissa (/ 2003) säädetään.

Pykälässä esitetyt säännökset vastaavat perustuslain voimaan tulemisen jälkeen vallitsevia näkemyksiä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden säätämisestä lailla tai lain nojalla. Vastaavanlaisia säännöksiä sisältyy 1.1.2002 voimaan tulleen radiolakiin. Perustuslain 21 §:n 2 momentti sisältää lainsäätäjään kohdistuvan toimeksiannon hyvän hallinnon takeiden turvaamisesta lailla. Hyvän hallinnon takeilla tarkoitetaan paitsi vaatimuksia asianmukaisesta ja viivytyksettömästä viranomaistoiminnasta myös yksilön ennakkollista oikeusturvaa ilmentäviä menettelyllisiä vaatimuksia. Asianmukaisen käsittelyn vaatimukseen on liitetty virkatoiminnan puolueettomuus ja hallintomenettelylain mukainen palveluperiaate. Hallintolain perustelujen mukaan perustuslain 22 §:ssä tarkoitettu julkisen vallan käsite ulottuu myös muuhun kuin valtion nimissä tapahtuvaan toimintaan.

Hallintolain soveltamisalaa koskevan 2 §:n mukaan hallintolaissa säädetään hyvän hallinnon perusteista sekä hallintoasiassa noudatettavasta menettelystä. Lakia sovelletaan muun muassa valtion viranomaisissa sekä kunnallisissa viranomaisissa. Hallintolain 2 §:n 3 momentin mukaan se, mitä laissa säädetään viranomaisesta, koskee myös valtion liikelaitoksia ja julkisoikeudellisia yhdistyksiä sekä yksityisiä niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä.

Hallintolailla kumotaan hallintomenettelylain (598/1982), asiakirjain lähettamisestä 26 päivänä helmikuuta 1954 annetun lain (74/1954) sekä tiedoksiannosta hallintoasioista annetun lain

(232/1966). Lisäksi hallintolailla muutetaan hallintolainkäyttölain (586/1996) 2 §, 43 §:n 3 momentti, 48 §:n 2 momentti sekä 69 §:n 1 momentti. Hallintolaki koskee hallintoasioissa noudatettavaa menettelyä kaikissa viranomaisissa ja yksityisissä niiden hoitaessa julkista hallintotehtävää. Laki merkitsee siten eräiltä osin olennaista muutosta nykyiseen menettelyyn.

11 §. Merenkululaitoksen tehtävät. Merenkululaitoksen olisi estettävä tai keskeytettävä lastaaminen tai lastin purkaminen, jos olisi merkkejä siitä, että aluksen tai miehistön turvallisuus olisi vaarantunut. Estämis- tai keskeyttämisspätös olisi mahdollinen esimerkiksi silloin, jos hyväksyttyjä lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmia ei noudateta ja tällöin vaarannetaan joko aluksen tai miehistön turvallisuus. Pykälän 1 momentissa ei rajoiteta aluksen päällikön oikeutta keskeyttää lastaaminen tai lastinpurkaminen vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun säännön 7.7. mukaisesti. Kyseisen säännön mukaan aluksen päällikkö voi keskeyttää lastaamisen tai lastinpurun aina, jos aluksen rakenteellista tai miehistöllistä turvallisuutta vaarannetaan.

Lisäksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa aluksen päällikkö ja terminaalin edustaja eivät pääse yksimielisyyteen 8 §:ssä mainittujen menettelyjen soveltamisesta. Tällöin Merenkululaitoksen olisi puututtava asiaan, jos se olisi turvallisuuden ja/tai meriympäristön kannalta tarpeen.

Työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta annetun lain (131/1973) 16 § edellyttää työsuojelutarkastajan keskeyttävän työnteon, jos työssä on välitön hengen tai terveyden menettämisen vaara.

12 §. Lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen. Lastaus tai lastinpurkaminen tulee suorittaa turvallisesti siten, että aluksen rakenteellista tai miehistön turvallisuutta ei vaarannettaisi. Jos vaurioita ilmenee, tulisi niistä ilmoittaa aluksen päällikölle. Vauriot olisi tarpeen vaatiessa korjattava.

Jos vauriot olisivat sellaisia, että ne heikentävät aluksen rungon rakenne- tai vesitiiviysominaisuuksia tai ne vaikuttavat haitallisesti aluksen keskeisiin järjestelmiin, terminaalin edustajan ja/tai aluksen päällikön olisi ilmoitettava vaurioista lippuvaltion hallinnolle tai sen hyväksymälle laitokselle sekä satamavaltion valvontaviranomaisille. Korjaustoimista päättäminen kuuluisi satamavaltion valvontaviranomaisille. Ennen päätöksen tekemistä tämän tulisi kuulla lippuvaltion hallinnon edustajaa tai sen hyväksymää laitosta sekä aluksen päällikköä. Valvontaviranomainen voisi lisäksi pyytää hyväksyttyä laitosta tutkimaan vauriot ja antamaan neuvoja korjausten tarpeellisuudesta. Säännös on kirjoitettu siten, että valvontaviranomaisella ei olisi velvollisuutta tehdä kyseistä pyyntöä. Pyyntöä olisi harkittava tapauskohtaisesti.

Pykälän säännökset eivät rajoita alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) sekä sen nojalla annettujen säännösten soveltamista.

13 §. Valvonta. Irtolastidirektiivi toteaa, että kansallisten seuranta- ja valvontamenetelmien tulee olla tehokkaita. Pykälän mukaisesti tämän lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä valvoo Merenkululaitos. Lisäksi irtolastidirektiivin ja tämän lain täytäntöönpanon tehokkuus varmistetaan myös siten, että Merenkululaitoksen tulisi tarkistaa säännöllisin väliajoin, että lain 5 §:n 1 momentin laadunhallintajärjestelmät ovat käytössä sekä 7 §:n 1 momentin 2 kohdan ja 8 §:n vaatimuksia noudatettaisiin. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää yllätystarkastuksiin, joita tehtäisiin lastaamisen ja lastinpurkamisen aikana.

14 §. Valvontamaksu. Pykälässä säädettäisiin valvontamaksusta. Pykälässä säädetään, että laissa tarkoitetun valvonnan kohteelta perittäisiin erityinen valvontamaksu. Maksu perittäisiin vain silloin, jos terminaali ei ole noudattanut tämän lakiesityksen 5 §:n 1 momentin 4 kohdan vaatimusta laadunhallintajärjestelmästä ja Merenkululaitos joutuu tekemään terminaalissa uusinta-valvonnan.

Maksu on yksilöitävissä suoraan laadunhallintajärjestelmän puuttumiseen. Valvontamaksu ei ole veronluonteinen, koska maksu kohdistuu suoraan tarkastuksessa mahdollisesti havaittuun laadunhallintajärjestelmän puutteeseen. Kyse on siis selvästi niin sanotusta vastikesuhteesta. Valvontamaksun suuruudessa noudatettaisiin valtion maksuperustelain 6 §:n omakustannusarvoa.

15 §. Seuraamukset. Säädettyjen seuraamusten tulee olla tehokkaista, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Jos terminaali, terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö ei noudattaisi tämän lain säännöksiä, Merenkululaitoksen olisi puututtava asiaan. Ensimmäisenä vaiheena olisi ohjeiden antaminen puutteiden korjaamiseksi. Tämä tapahtuisi vasta, kun edellä mainittujen tahojen kanssa olisi neuvoteltu asiasta. Asian luonteen johdosta ohjeet olisi annettava kirjallisesti. Ohjeiden saajalla olisi yleensä oltava tilaisuus puutteiden korjaamiseen. Jos tilanne jatkuisi ohjeista huolimatta, Merenkululaitos voisi pykälän 1 momentin mukaan antaa toimenpiteisiin määrääjässä velvoittavan päätöksen. Tällainen velvoittava päätös edellyttäisi asianosaisten kuulemistä.

Jos olisi epäilyksiä siitä, ettei tämän lain noudattamiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudateta, Merenkululaitos voisi tehostaa 1 momentissa mainittua määräystä uhkasakolla tai keskeyttämishallalla. Se voitaisiin asettaa terminaalille, terminaalinhoitajalle, terminaalin edustajalle tai aluksen päällikölle. Uhkasakkolain mukaan uhkasakko voidaan asettaa päävelvoitteena olevan kiellon tai käskyn toteuttamisen tehosteeksi. Keskeyttämisessä uhataan päävelvoitteen laiminlyöjää työnteon tai muun toiminnan keskeyttämisellä taikka laitteen tai muun esineen käytön estämisellä. Uhkasakon asettamispäätöksen tekisi Merenkululaitos. Kyseinen viranomainen päättäisi myös uhkasakon määräämisestä maksettavaksi, jos sen sanktioimaa määräystä ei noudatettaisi.

16 §. Muutoksenhaku. Muutoksenhakumenettelyä koskevassa 1 momentissa esitetään, että arviointilaitoksen tekemään päätökseen sertifioidusta laadunhallintajärjestelmästä voitaisiin hakea muutosta hallintotuomioistuimelta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Muutoksenhakumenettelyä koskeva säännös vastaa esimerkiksi radiolain 40 §:ssä säädettyä (1015/2001) muutoksenhakumenettelyä. Radiolain mukaan Viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radiolain mukaan Viestintävirasto voi päätöksessään määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää. Vastaavatyypistä oikaisumenettelyä kuin mikä on omaksuttu radiolaissa ei esitetä, koska arviointilaitokset eivät kuulu valtion budjettitalouden piiriin ja niissä sovelletaan laitosten omia oikaisumenettelyjä, jotka saattavat jonkin verran poiketa toisistaan.

Hallintolainkäyttölain (586/1996) 7 §:n 2 momentin nojalla valtioneuvoston alaisen viranomaisen päätöksestä saa valittaa hallinto-oikeuteen. Perustuslain voimaantulon jälkeen vakiintuneen tulkinnan mukaan arviointilaitoksen antama sertifikaatti siitä, että tämän lain 3 §:n 8 kohdassa tarkoitettu terminaalinhoitaja toimii tämän lain säännösten mukaisesti, merkitsee käytännössä

toiminnan harjoittamisen edellytystä. Kyseessä on julkinen hallintotehtävä, jonka osalta terminaalinhoitajalla on oltava valitusoikeus.

Päätökseen, jonka mukaisesti Merenkululaitos on kieltäytynyt nimeämästä hakijaa tämän lain 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuksi arviointilaitokseksi, esitetään haettavaksi muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2004.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoituksena on parantaa niiden irtolastialusten turvallisuutta, jotka käyttävät suomalaisia terminaaleja kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen, siten, että pienennetään aluksen rakenteelle lastauksen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuvan liiallisen kuormituksen tai fyysisten vaurioiden vaaraa vahvistamalla:

- 1) yhdenmukaistetut soveltuvuusvaatimukset tällaisille aluksille ja terminaaleille; ja
- 2) yhdenmukaiset menettelyt tällaisten alusten ja terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten.

2 §

Soveltamisala

Tällä lailla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä, jäljempänä irtolastidirektiivi. Tätä lakia sovelletaan:

- 1) kaikkiin 3 §:n 4-kohdan tarkoittamiin irtolastialuksiin, jotka käyttävät terminaalia kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen, riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat; ja
- 2) kaikkiin suomalaisiin terminaaleihin, joissa käy tämän lain soveltamisalaan kuuluvia irtolastialuksia.

Tätä lakia ei sovelleta laitteistoihin, joita vain poikkeusoloissa käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialuksiin ja purkamiseen irtolastialuksista, eikä sitä sovelleta tapauksiin, joissa lastaaminen tai lastinpurkaminen tapahtuu pelkästään kyseisen irtolastialuksen laitteilla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7 säännön määräysten soveltamista.

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisten suorittamasta valvonnasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

3 § Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *kansainvälisillä yleissopimuksilla* 4 päivänä joulukuuta 2001 voimassa olevia neuvoston direktiivin 95/21/EY, jäljempänä PSC-direktiivi, alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä yleissopimuksia;
- 2) *vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta sekä sen 4 päivänä joulukuuta 2001 voimassa olevia pöytäkirjoja ja muutoksia;
- 3) *BLU-säännöstöllä* irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkamista koskevaa toimintasäännöstöä sellaisena kuin se on 27 päivänä marraskuuta 1997 annetun kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselman A.862(20) liitteessä;
- 4) *irtolastialuksella* irtolastialusta sellaisena kuin se on määriteltynä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen IX luvun 1.6 säännössä ja tulkittuna vuoden 1997 SOLAS-konferenssin päätöslauselmassa 6, eli:
 - a) yksikansista alusta, jonka lastitilat on varustettu kaltevin ylä- ja alasivusäiliöin ja joka on ensisijaisesti tarkoitettu kuivan irtolastin kuljettamiseen; tai
 - b) malminkuljetusalusta, jolla tarkoitetaan yksikansista merialusta, jossa on kaksi pitkittäislaihiota ja kaksoispohja koko lastitilassa ja joka on tarkoitettu malmilastin kuljettamiseen ainoastaan keskilastitiloissa; tai
 - c) yhdistelmäalusta sellaisena kuin se on määriteltynä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun 3.27 säännössä;
- 5) *kuivalla irtolastilla tai kiinteällä irtolastilla* vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 1.4 säännössä määriteltyä kiinteää irtolastia lukuun ottamatta viljaa;
- 6) *viljalla* vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 8.2 säännössä määriteltyä viljaa;
- 7) *terminaalilla* kiinteää, kelluvaa tai liikuteltavaa laitteistoa, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialukseen tai tällaisen lastin purkamiseen irtolastialuksesta ja joka on varustettu tällaiseen tarkoitukseen;
- 8) *terminaalinhoitajalla* terminaalin omistajaa taikka organisaatiota tai henkilöä, jolle omistaja on siirtänyt vastuun tietyn irtolastialuksen lastaamisesta tai lastinpurkamisesta terminaalissa;
- 9) *terminaalin edustajalla* terminaalinhoitajan nimeämää henkilöä, jonka kokonaisvastuulla ja toimivallalla on valvoa tietyn irtolastialuksen terminaalissa suoritettavaa lastaamista tai lastinpurkamista edeltäviä valmisteluja, lastaamista tai lastinpurkamista sekä niiden päätökseen saattamista;
- 10) *aluksen päälliköllä* irtolastialuksen päällikköä tai aluksen päällystöön kuuluvaa henkilöä, jonka aluksen päällikkö on nimennyt vastaamaan lastaamisesta ja lastinpurkamisesta;
- 11) *lippuvaltion hallinnolla* sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla irtolastialuksella on oikeus purjehtia;
- 12) *satamavaltion valvontaviranomaisella* Suomen toimivaltaista viranomaista, jolla on valtuudet soveltaa PSC-direktiivin valvontaa koskevia säännöksiä.;
- 13) *toimivaltaisella viranomaisella* Merenkululaitosta;

- 14) *lastitiedoilla* tietoja, joista säädetään asetuksessa ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten voimaansaattamisesta (SopS 108/1993);
- 15) *lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmalla* suunnitelmaa, johon viitataan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.3 säännössä ja joka noudattaa BLU-säännösten lisäyksessä 2 olevaa mallia;
- 16) *aluksen ja sataman yhteisellä turvallisuuden tarkistuslistalla* tarkistuslistaa, johon viitataan BLU-säännösten luvussa 4 ja joka noudattaa BLU-säännösten lisäyksessä 3 olevaa mallia;
- 17) *kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksella* vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 10 säännön mukaisesti annettavia lastin ominaispainotietoja; ja
- 18) *sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä* ISO 9001:2000 laadunhallintajärjestelmää tai vastaavaa, vähintään ISO 9001:2000:n vaatimukset kaikilta osin täyttävän standardin mukaisesti sertifioitua laadunhallintajärjestelmää, joka on auditoitu ISO 19011:2002 standardin tai vastaavan standardin mukaisesti.
- 19) *arviointilaitoksella* tämän lain 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun sertifikaatin myöntäjää, joka on Mittatekniikan keskuksen tai vastaavan Euroopan talousalueella sijaitsevan toimielimen akkreditoima, ja jonka rekisteröity kotipaikka on Euroopan talousalueella.

4 §

Irtolastialusten toiminnalliseen soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset

Terminaalinhoitajien on varmistettava se, että irtolastialukset toiminnallisesti soveltuvat kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen. Terminaalinhoitajan on tarkastettava, että irtolastialusten lastiruumat ja luukut ovat riittävän suuria kiinteän irtolastin lastaamiseen ja ahtaamiseen, alusten lastiruumien luukuissa on tunnistenumerot, luukut ja että käyttöjärjestelmät sekä kuljetuskoneistot ovat toimintakuntoisia. Merenkulkulaitos suorittaa terminaaleissa ja aluksissa tarkastuksia tarpeellisin väliajoin varmistaakseen sen, että tämän lain säännöksiä on noudatettu.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä alusten lastiruumista, lastauslaskimista, kuljetuskoneistoista sekä aluksen kiinnittämisestä ja ankkuroimisessa käytettävistä kansilaitteistoista.

5 §

Terminaalien soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset

Terminaalinhoitajat varmistavat, että niiden terminaalien osalta, joista he tämän lain nojalla vastaavat:

- 1) terminaali saa hyväksyä irtolastialuksen lastauksen tai purkamisen vain silloin, jos irtolastialus voi kiinnittyä turvallisesti lastaus- tai lastinpurkulaitteen viereen ja terminaalin lastaus- ja lastinpurkulaitteisto ovat vaatimuksenmukaisia;
- 2) terminaaliin on nimetty terminaalin edustaja tai edustajat;
- 3) terminaalissa on laadittu käsikirjoja, jotka sisältävät terminaalin ja toimivaltaisten viranomaisten asettamat vaatimukset sekä BLU-säännösten lisäyksessä 1 olevassa 1.2 kohdassa luetellut satamaa ja terminaalia koskevat tiedot, sekä että nämä käsikirjat on annettu sellaisten irtolastialusten päälliköiden käyttöön, jotka käyttävät terminaalia kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen; ja
- 4) terminaali on kehittänyt ja ottanut käyttöön sertifioitun laadunhallintajärjestelmän, jota pidetään yllä. Sertifioitua laadunhallintajärjestelmää on auditoitava ISO 19011:2002 -

standardissa tai vastaavassa, ISO 19011.2002:n vaatimukset kaikilta osin täyttävässä standardissa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti.

Laadunhallintajärjestelmän perustamiseksi myönnetään tämän lain voimaantulosta luettuna kolmen vuoden siirtymäaika sekä yhden vuoden lisää aika järjestelmän sertifiointin saamiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä irtolastialuksen turvalliseen lastaamiseen ja lastin purkamiseen liittyvistä vaatimuksista.

6 §

Tilapäinen toimintalupa

Merenkulkulaitos voi 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädettyistä vaatimuksista poiketen myöntää äskettäin perustetuille terminaaleille korkeintaan 12 kuukautta voimassa olevan tilapäisen toimintaluvan. Terminaalin on kuitenkin osoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, että sillä on suunnitelma sertifioidun laadunhallintajärjestelmän käyttöön ottamiseksi siten, kuin 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään.

Merenkulkulaitos perii tilapäisen toimintaluvan myöntäessään lupamaksun toiminnanharjoittajalta. Lupamaksun määrittämisessä noudatetaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

7 §

Alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien vastuunjako

Alusten päälliköiden ja terminaalin edustajan vastuunjaossa noudatetaan seuraavia periaatteita:

- 1) Aluksen päällikön on:
 - a) vastattava komennossaan olevan irtolastialuksen turvallisesta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta;
 - b) annettava terminaalille tiedot aluksen nimestä, kutsumerkistä, IMO-numerosta, lipusta, kotisatamasta, lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta, aluksen syväyksestä sen saapuessa terminaaliin ja ehdotetusta lähtösyväyksestä terminaalista, painolasteista, aluksen kokoon liittyvistä asioista, etäisyydestä vesiviivasta ensimmäiseen lastiluukkuun, laskuportaiden sijainnista, tiedot mahdollisista lastinkäsittelylaitteistoista, kiinnitysköysistä, muista erityistarpeista, mahdollisista suoritettavista korjauksista sekä muista alukseen liittyvistä asioista, jos terminaali niitä pyytää. Tiedot on annettava hyvissä ajoin ennen aluksen arvioitua saapumisaikaa terminaaliin;
 - c) on varmistuttava siitä, että hän on saanut vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 2.2 säännössä edellytetyt lastitiedot ja tarvittaessa kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksen. Nämä tiedot on esitettävä lastiselvityslomakkeessa BLU-säännösten lisäyksen 5 mukaisesti; ja
 - d) huolehdittava ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen alkamista ja niiden aikana, että lastausta tai lastinpurkamista ja niihin liittyviä varotoimenpiteitä valvoo aluksen päällystöön kuuluva henkilö.
- 2) Terminaalin edustajan on:

- a) annettava aluksen päällikölle tiedot satamapaikan nimestä ja sen ominaisuuksista, lastauksen tai lastinpurkulaitteiston ominaisuuksista, veden vähimmäissyvyydestä ja tiheydestä, kulkuteistä, sallituista nopeuksista, lastin lastausjärjestyksestä ja ominaisuuksista, mahdollisista muutoksista lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmaan, kiinnitysköysistä, painolastin oton tai poiston mahdollisista rajoituksista sekä suurimmasta syväyksestä. Tiedot on annettava silloin, kun terminaali on saanut alukselta ensimmäisen ilmoituksen arvioidusta saapumisajasta;
- b) varmistuttava siitä, että aluksen päällikkö on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa saanut tietoonsa lastiselvityslomakkeen sisältämät tiedot;
- c) ilmoitettava viipymättä aluksen päällikölle ja satamavaltion valvontaviranomaisille irtolastialuksella havaitsemistaan ilmeisistä puutteista, jotka voivat vaarantaa kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen turvallisuuden; ja
- d) huolehdittava ennen lastaamisen tai lastinpurun alkamista ja niiden aikana, että aluksen päälliköllä on lastauksesta tai lastinpurusta vastaavan terminaalin henkilökunnan tai rahdinantajan yhteystiedot sekä kaikkia lastaukseen tai lastinpurkamiseen liittyviä varotoimenpiteitä noudatetaan.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tiedoista, joita aluksen päällikön tulee antaa terminaalille, aluksen päällikön tehtävistä ennen lastaamisen tai lastin purkamisen aloittamista ja niiden aikana, tiedoista, jotka terminaalin tulee antaa aluksen päällikölle sekä terminaalin edustajan tehtävistä ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana.

8 §

Irtolastialusten ja terminaalien väliset menettelyt

Kiinteää irtolastia kuljettavien irtolastialusten lastaamiseen ja lastinpurkamiseen sovelletaan seuraavia menettelyjä:

- 1) ennen kuin kiinteää irtolastia lastataan tai puretaan, aluksen päällikön on sovittava terminaalin edustajan kanssa lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.3 säännön mukaisesti. Lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma on laadittava BLU-säännösten lisäyksessä 2 esitetystä muodosta, siinä on oltava kyseisen irtolastialuksen IMO-numero, minkä lisäksi aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on vahvistettava hyväksyvänsä suunnitelman allekirjoittamalla sen.

Kummankin osapuolen on valmisteltava ja hyväksyttävä kaikki suunnitelmaan tehtävät muutokset, jotka jommankumman osapuolen mielestä voivat vaikuttaa aluksen tai miehistön turvallisuuteen ja jotka esitetään tarkistettuna suunnitelmana.

Sovittu lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma ja mahdolliset hyväksytyt tarkistettut suunnitelmat on säilytettävä aluksessa ja terminaalissa kuuden kuukauden ajan, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat ne tarvittaessa tarkastaa;

- 2) ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on täytettävä ja allekirjoitettava aluksen ja sataman välinen tarkistuslista BLU-säännösten lisäyksessä 4 olevien suuntaviivojen mukaisesti;

- 3) aluksen ja terminaalin välille on luotava viestintäyhteys, jota ylläpidetään jatkuvasti ja jonka avulla voidaan vastata lastaamiseen tai lastinpurkamiseen liittyviin tiedusteluihin ja varmistaa nopeat toimenpiteet siinä tapauksessa, että aluksen päällikkö tai terminaalin edustaja määrää lastaamisen tai lastinpurkamisen keskeytettäväksi;
- 4) aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on johdettava lastaamista tai lastinpurkamista sovitun suunnitelman mukaisesti. Terminaalin edustaja on vastuussa kiinteän irtolastin lastaamisesta tai purkamisesta suunnitelmassa ilmoitetun lastausjärjestyksen, lastimäärän ja lastaus- tai purkamisnopeuden osalta. Hän ei saa poiketa sovitusta lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta, ellei ole ennakolta kuullut aluksen päällikköä ja saanut tältä kirjallista hyväksyntää poikkeamiselle; ja
- 5) lastaamisen tai lastinpurkamisen päätyttyä aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on kirjallisesti todennettava, että lastaaminen tai lastinpurkaminen on suoritettu lastaamis- tai lastinpurkusuunnitelman ja siihen mahdollisesti tehtyjen muutosten mukaisesti. Jos on kyse lastinpurkamisesta, tässä kirjallisessa sopimuksessa on lisäksi oltava maininta siitä, että lastitilat on tyhjennetty ja puhdistettu aluksen päällikön vaatimusten mukaisesti, sekä tiedot aluksen mahdollisesti kärsimistä vaurioista ja suoritetuista korjauksista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä lastaus- ja purkusuunnitelmasta, sen sisällöstä ja siinä noudatettavista menettelyistä sekä aluksen ja terminaalin viestintäyhteystiestä.

9 § Arviointilaitos

Merenkulkulaitos nimeää hakemuksesta ne yritykset tai muut yhteisöt, joiden myöntämiä todistuksia pidetään 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettuina sertifikaatteina. Oikeus tässä laissa tarkoitettuna arviointilaitoksena toimimiseksi myönnetään olemaan voimassa toistaiseksi.

Merenkulkulaitos hyväksyy arviointilaitokseksi hakemuksen perusteella yrityksen tai muun yhteisön, jolla on kulloinkin voimassa oleva kuljetustoimialaa koskeva laatu- ja ympäristöjärjestelmien sertifiointin akkreditointi.

Merenkulkulaitos voi peruuttaa nimeämisen arviointilaitokseksi, jos arviointilaitos ei enää täytä nimeämisen edellytyksenä olleita vaatimuksia. Arviointilaitoksen on ilmoitettava Merenkulkulaitokselle toimintansa muutoksista, joilla voi olla vaikutusta nimeämisen edellytyksenä olevien seikkojen arviointiin. Arviointilaitoksen on myös muulloin Merenkulkulaitoksen pyynnöstä esitettävä selvitys siitä, että edellytykset nimeämiselle ovat edelleen olemassa.

10 § Hyvä hallinto ja oikeusturva arviointimenettelyssä

Tämän lain 7 §:n 1 momentin mukaisia tehtäviä suorittaessaan arviointilaitoksen on noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966), asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954) ja kielilaissa (/ 2003) säädetään.

11 § Merenkulkulaitoksen tehtävät

Merenkulkulaitoksen on estettävä tai keskeytettävä kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos sen tietoon on tullut seikkoja, joiden nojalla on ilmeistä, että lastaaminen tai lastinpurkaminen vaarantaa aluksen tai miehistön turvallisuuden, sanotun kuitenkin rajoittamatta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.7 säännössä aluksen päällikölle määrättyjä oikeuksia ja velvollisuuksia.

Jos Merenkulkulaitokselle on ilmoitettu, että aluksen päällikkö ja terminaalin edustaja eivät pääse yksimielisyyteen 8 §:ssä säädettyjen menettelyjen soveltamisesta, Merenkulkulaitoksen on puututtava tilanteeseen, jos tämä on turvallisuuden ja/tai meriympäristön kannalta tarpeen.

12 § Lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen

Jos aluksen rakenteelle tai laitteistolle aiheutuu lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana vauriota, terminaalin edustajan on ilmoitettava niistä aluksen päällikölle, ja vauriot on tarpeen vaatiessa korjattava.

Jos vauriot saattavat heikentää aluksen rungon rakenne- tai vesitiiviysominaisuuksia tai vaikuttaa haitallisesti aluksen keskeisiin teknisiin järjestelmiin, terminaalin edustajan ja/tai aluksen päällikön on ilmoitettava asiasta lippuvaltion hallinnolle tai sen hyväksymälle ja sen puolesta toimivalle laitokselle sekä satamavaltion valvontaviranomaiselle. Päätöksen siitä, onko korjaustoimenpiteet suoritettava välittömästi vai voidaanko niitä lykätä, tekee satamavaltion valvontaviranomainen ottaen asianmukaisesti huomioon lippuvaltion hallinnon tai sen hyväksymän ja sen puolesta toimivan laitoksen mahdollisen lausunnon sekä aluksen päällikön mielipiteen. Jos välittömiä korjaustoimenpiteitä pidetään tarpeellisina, ne on suoritettava aluksen päällikköä ja satamavaltion valvontaviranomaista tyydyttävällä tavalla ennen kuin alus lähtee satamasta.

Edellä 2 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemiseksi satamavaltion valvontaviranomainen voi pyytää hyväksyttyä laitosta tutkimaan vauriot ja antamaan neuvoja korjausten tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä.

Tämän pykälän soveltamisella ei rajoiteta alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) sekä sen nojalla annettujen säännösten soveltamista.

13 § Valvonta

Tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä valvoo Merenkulkulaitos. Merenkulkulaitoksen on erityisesti valvottava sitä, että terminaalit noudattavat 5 §:n 1 momentissa, 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa ja 8 §:ssä asetettuja vaatimuksia. Valvontaan on käytettävä myös lastaamisen ja lastinpurkamisen aikana tehtäviä yllätystarkastuksia.

Lisäksi Merenkulkulaitoksen on valvottava, että terminaalit noudattavat 5 §:n 1 momentissa asetettuja vaatimuksia 5 §:n 2 momentissa säädetyn määräajan päättyessä sekä että äskettäin perustetut terminaalit noudattavat niitä 6 §:ssä säädetyn määräajan päättyessä.

14 § Valvontamaksu

Tässä laissa tarkoitetun valvonnan kohteena olevilta toiminnanharjoittajilta peritään valvontamaksu. Valvontamaksu peritään ainoastaan silloin, jos Merenkululaitos joutuu suorittamaan uusintavalvonnan sellaisessa terminaalissa, jossa on ensitarkastuksessa havaittu olevan puutteita 5 §:ssä mainitussa laadunhallintajärjestelmässä. Valvontamaksun määräämisessä noudatetaan, mitä valtion maksuperustelaissa säädetään.

15 § Seuraamukset

Jos terminaali, terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö ei noudata tämän lain säännöksiä, Merenkululaitoksen on ennen aluksen satamasta lähtöä, neuvoteltuaan edellä mainittujen tahojen kanssa, annettava asianmukaiset ohjeet puutteellisuuden korjaamiseksi tai epäkohtien poistamiseksi. Merenkululaitos voi asettaa puutteellisuuden korjaamisille tai epäkohtien poistamisille määräajan.

Merenkululaitos voi tehostaa 1 momentin määräystään uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka voidaan asettaa terminaalille, terminaalinhoitajalle, terminaalin edustajalle tai aluksen päällikölle. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

16 § Muutoksenhaku

Arviointilaitoksen tekemään päätökseen irtolastidirektiivin 5 artiklan 1 kohdan 4 alakohdan mukaisen sertifioidun laadunhallintajärjestelmän myöntämättä jättämisestä voidaan hakea muutosta hallintotuomioistuimelta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Arviointilaitoksen päätöstä laadunhallintajärjestelmän sertifioimatta jättämisestä noudatetaan, ellei valitusviranomainen toisin määrää.

Päätökseen, jonka mukaisesti Merenkululaitos on kieltäytynyt nimeämästä hakijaa tämän lain 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuksi arviointilaitokseksi, haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

17 § Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2004.

Valtioneuvoston asetus eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

Tiivistelmä

Tässä esityksessä ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetus eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta, jäljempänä irtolastiasetus. Irtolastiasetus perustuisi lakiin eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta (XX/XX), jäljempänä irtolastilaki. Irtolastilaki ja ehdotettu irtolastiasetus täyttävät perustuslain (731/1999) tarkarajaisuusvaatimukset sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä annetut säännökset. Irtolastiasetuksen tarkoituksena on parantaa irtolastialusten turvallista lastausta tai lastinpurkua. Valtioneuvoston asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2004.

VAIKUTUKSET:

Asetuksella ei ole itsenäisiä taloudellisia vaikutuksia. Taloudellisten vaikutusten osalta viitataan irtolastilain perusteluissa esitettyihin vaikutuksiin.

LISÄTIETOJA:---

TOIMIVALTA: Laki eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta (XX/XX) 4 §:n 2 momentti, 5 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti sekä 8 §:n 2 momentti.

LIITE 1 muistio
LIITE 2 asetusehdotus

VALTIONEUVOSTON ASETUS ERÄIDEN IRTOLASTIALUSTEN TURVALLISESTA LASTAAMISESTA JA LASTIN PURKAMISESTA

Yleisperustelut

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY, jäljempänä irtolastidirektiivi, irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä annettiin 4 päivänä joulukuuta 2001. Irtolastidirektiivi tuli voimaan 5 päivänä helmikuuta 2002 ja sitä koskevat kansalliset täytäntöönpanotoimet tulee irtolastidirektiivin mukaisesti olla loppuun saatettu loppuun 1 päivään maaliskuuta 2004 mennessä.

Direktiivin täytäntöön panemiseksi on säädetty laki eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta. Laissa osoitettiin eräistä asioita säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Tällaisia asioita ovat irtolastidirektiivin liitteiden I – VI määräykset sekä muun muassa vaatimukset, jotka liittyvät irtolastialusten ja terminaalien soveltuvuuteen kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen. Lisäksi tällaisia ovat tiedot, jotka aluksen päällikkö ja terminaali tulevat antamaan toisilleen sekä aluksen päällikön ja terminaalin edustajan tehtävät ennen lastaamisen tai lastin purkamisen aloittamista ja niiden aikana.

Irtolastidirektiivin tarkoituksena on parantaa kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen käytettävien tietyn tyyppisten irtolastialusten turvallisuutta. Irtolastidirektiivi, sen perusteella

annettu laki ja tämä asetusehdotus koskevat sekä Euroopan yhteisön (EY) että kolmansien maiden alusrekistereihin merkittyjä aluksia silloin, kun ne liikennöivät suomalaisiin satamiin.

Erityisperustelut

Irtolastilaki säädettiin irtolastidirektiivin täytäntöön panemiseksi. Irtolastilaki täyttää perustuslain 80 §:n vaatimukset tarkkarajaisista asetuksenantovaltuuksista. Irtolastilain perusteella annettavassa irtolastiasetuksessa säädeltäisiin muun muassa vaatimuksista, jotka liittyvät irtolastialusten ja terminaalien soveltuvuuteen kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen, tiedoista, jotka aluksen päällikkö ja terminaali tulevat antamaan toisilleen ja aluksen päällikön sekä terminaalin edustajan tehtävistä ennen lastaamisen tai lastin purkamisen aloittamista ja niiden aikana.

Edellä mainitut vaatimukset aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välillä varmistavat turvallisen lastaamisen tai lastin purun. Samalla kiinteää irtolastia kuljettavien alusten onnettomuusriski vähentyisi huomattavasti, koska lastauksen ja lastin purkamiseen sovellettaisiin yhtenäisiä sääntöjä koko EY:n alueella. Onnettomuusriskin väheneminen vaikuttaa positiivisesti sekä ihmishenkien että merellisen ympäristön suojeluun.

Irtolastiasetusta sovellettaisiin vain sellaisiin aluksiin, jotka kuljettavat kiinteää irtolastia. Täten öljy- ja kemikaalitankkereihin irtolastilain ja –asetuksen säännöksiä ei sovellettaisi.

Irtolastiasetus on annettu eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annetun lain 4 §:n 2 momentin, 5 §:n 3 momentin, 7 §:n 3 momentin sekä 8 §:n 2 momentin nojalla. Kyseisissä pykälissä valtioneuvostolle annetaan asetuksenantovaltuus antaa tarkempia säännöksiä edellä mainituista asioista.

Valtioneuvoston asetus
eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä, säädetään eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta XX päivänä XX kuuta 200X annetun lain (XX/XX) nojalla seuraavasti:

1 §
Asetuksen soveltamisala

Tässä asetuksessa säädetään Suomen satamissa käyvien eräiden irtolastialusten kiinteän irtolastin turvallisesta lastaamisesta tai lastin purkamiseen liittyvistä menettelytavoista.

2 §
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) *terminaalinhoitajalla* terminaalin omistajaa taikka organisaatiota tai henkilöä, jolle omistaja on siirtänyt vastuun tietyn irtolastialuksen lastaamisesta tai lastinpurkamisesta terminaalissa;
- 2) *terminaalilla* kiinteää, kelluvaa tai liikuteltavaa laitteistoa, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialukseen tai tällaisen lastin purkamiseen irtolastialuksesta ja joka on varustettu tällaiseen tarkoitukseen; ja
- 3) *terminaalin edustajalla* terminaalinhoitajan nimeämää henkilöä, jonka kokonaisvastuulla ja toimivallassa on valvoa tietyn irtolastialuksen terminaalissa suoritettavaa lastaamista tai lastinpurkua edeltäviä valmisteluja, itse lastaamista tai lastinpurkua sekä niiden päätökseen saattamista.

3 §
Vaatimukset, jotka liittyvät irtolastialusten toiminnalliseen soveltuvuuteen kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen

Irtolastialusten toiminnallinen soveltuvuus kiinteän irtolastin lastaamiseen tai lastin purkamiseen tulee varmistaa siten, että ne ovat seuraavien vaatimusten mukaisia:

- 1) Alusten lastiruumien ja niiden luukkujen on oltava riittävän suuria ja suunniteltu sellaisiksi, että kiinteää irtolastia voidaan lastata, ahtaa, trimmata ja purkaa tyydyttävällä tavalla;
- 2) Alusten lastiruumien luukuissa on oltava tunnistenumero, jota käytetään lastaus- ja lastinpurkusuunnitelmissa. Näiden numeroiden on oltava sellaisessa paikassa ja sen kokoisia ja värisiä, että terminaalin lastaus- ja lastinpurkulaitteiston käyttäjä näkee ja tunnistaa ne helposti;
- 3) Alusten lastiruumien luukkujen, luukkujen käyttöjärjestelmien ja turvalaitteiden on oltava hyvässä toimintakunnossa, ja niitä on käytettävä vain niille varattuun tarkoitukseen;
- 4) Jos kallistumisesta ilmoittavat merkkivalot on asennettu, ne on testattava ja niiden toimintakuntoisuus todettava ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista;

- 5) Jos aluksella on oltava hyväksytty lastauslaskin, tämän laitteen on oltava sertifioitu ja sillä on pystyttävä tekemään rasi-laskelmia lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana;
- 6) Kuljetuskoneiston ja apukoneiston on oltava hyvässä toimintakunnossa; ja
- 7) Aluksen kiinnittämisessä ja ankkuroimisessa käytettävän kansilaitteiston on oltava toimintavalmiudessa ja hyvässä järjestyksessä ja kunnossa.

4 §

Vaatimukset, jotka liittyvät terminaalien soveltuvuuteen kiinteän irtolasti lastaamiseen ja purkamiseen

Kiinteää irtolastia saa lastata tai purkaa vain sellaisten irtolastialusten kohdalla, jotka voivat kiinnittyä turvallisesti lastaus- tai purkulaitteen viereen, kun otetaan huomioon veden syvyys satamapaikalla, aluksen suurin sallittu koko, kiinnitysjärjestelyt, aluksen laitasuojaus, turvallinen pääsy satamaan sekä mahdolliset esteet lastaamiselle ja lastinpurkamiselle.

Terminaalin lastaus- ja purkulaitteiston on oltava vaatimuksenmukaisia, ne on pidettävä toimintakunnossa asiaankuuluvien säännösten ja standardien mukaisesti ja niitä saa käyttää vain pätevä ja tarvittaessa sertifioitu henkilökunta.

Terminaalin henkilökuntaa on koulutettava kaikissa irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevissa asioissa heidän vastuualueidensa mukaisesti. Koulutuksen tarkoituksena on perehdyttää kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen liittyviin yleisiin vaaroihin ja niihin kielteisiin vaikutuksiin, joita epäasianmukaisella lastaamisella ja lastinpurkamisella voi olla aluksen turvallisuuteen.

5 §

Tiedot, jotka aluksen päällikkö antaa terminaalille

Aluksen saapumisaikaa koskevassa ilmoituksessa tulee antaa seuraavat tiedot:

- 1) nimi, kutsumerkki, IMO-numero, lippu, kotisatama;
- 2) lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma, jossa ilmoitetaan lastin määrä, lastin jakautuminen ruumittain, lastaus- tai lastinpurkujärjestys sekä jokaisella lastauskerralla lastattava määrä tai purettava määrä lastinpurkamisen jokaisessa vaiheessa;
- 3) aluksen syväys sen saapuessa ja ehdotettu lähtösyväys;
- 4) painolastin ottoon tai painolastin poistoon käytettävä aika;
- 5) aluksen kokonaispituus, aluksen suurin leveys sekä lastiruuman, johon lasti lastataan tai josta lasti puretaan, pituus mitattuna keulanpuoleisen lastiluukun etumaisesta kehyksestä peränpuoleisen lastiluukun taaimmaiseen kehykseen;
- 6) etäisyys vesiviivasta ensimmäiseen lastiluukkuun, johon lastia lastataan tai josta sitä puretaan, ja etäisyys aluksen kyljestä lastiluukkuun;
- 7) aluksen laskuportaiden sijainti;
- 8) aluksen suurin korkeus vedenpinnasta;
- 9) yksityiskohtaiset tiedot mahdollisista lastinkäsittelylaitteista ja niiden suoritustehosta;
- 10) kiinnitysköysien määrä ja tyyppi;
- 11) muut erityistarpeet, kuten lastin trimmausta ja vesipitoisuuden jatkuvaa mittausta koskevat tiedot;
- 12) yksityiskohtaiset tiedot tarvittavista korjauksista, jotka voivat viivyttää aluksen satamaan tuloa, lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista tai aluksen lähtöä lastaamisen tai lastinpurkamisen jälkeen; ja

13) muut alusta koskevat tiedot, joita terminäli pyytää.

6 §

Aluksen päällikön tehtävät ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana

Ennen lastaamista tai lastinpurkua ja sen aikana aluksen päällikön on varmistettava, että:

- 1) lastin lastaamista tai purkamista sekä painolastiveden poistamista tai ottoa valvoo aluksen päällystään kuuluva henkilö;
- 2) lastin ja painolastiveden sijoitusta seurataan koko lastaus- tai lastinpurkuprosessin aikana sen varmistamiseksi, etteivät aluksen rakenteet rasitu liikaa;
- 3) alus pidetään suorassa, ja jos sitä on kallistettava toiminnallisista syistä, kallistuma pidetään mahdollisimman pienenä;
- 4) alus on lujasti kiinnitetty paikalliset sääolosuhteet ja sääennusteet asianmukaisesti huomioon ottaen;
- 5) aluksella on tarpeeksi päällystöä ja miehistöä kiinnitysköysien säätämiseksi tai muuhun normaali- tai hätätilanteeseen ja että miehistön riittävät lepoajat väsymyksen välttämiseksi otetaan huomioon;
- 6) terminaalin edustajalle tiedotetaan sellaisista lastin trimmausta koskevista vaatimuksista, joiden on oltava BC-säännösten (IMO code of Safe Practice for solid bulk Cargoes) mukaiset;
- 7) terminaalin edustajalle tiedotetaan aluksen painolastin vähentämistä tai painolastin ottoa sekä lastin lastaus- tai purkunopeutta koskevista yhdenmukaisuusvaatimuksista sekä mahdollisesta poikkeamisesta painolastin vähentämistä ja painolastin ottoa koskevasta suunnitelmasta tai muista asioista, jotka voivat vaikuttaa lastin lastaamiseen tai purkamiseen;
- 8) painolastivettä vähennetään lastaussuunnitelmassa sovitulla nopeudella niin, että vettä ei tulvi satamalaiturille tai viereiseen alukseen. Jos painolastivettä ei ole käytännöllistä poistaa kokonaan ennen lastaamisen trimmausvaihetta, aluksen päällikön on sovittava terminaalin edustajan kanssa lastaamisen keskeyttämisestä ja näiden keskeytysten kestosta;
- 9) terminaalin edustajan kanssa on sovittu sateen tai muun säänmuutoksen sattuessa toteutettavista toimenpiteistä, jos lasti voi muuttua vaaralliseksi kyseisen säänmuutoksen yhteydessä;
- 10) aluksen ollessa satamassa tulityötä saa tehdä aluksessa tai sen läheisyydessä ainoastaan terminaalin edustajan luvalla ja toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti;
- 11) lastaamista tai lastinpurkua ja aluksen tilaa lastaamisen tai lastinpurkamisen viimeisissä vaiheissa valvotaan tarkasti;
- 12) terminaalin edustajalle ilmoitetaan välittömästi, jos lastaamisesta tai lastinpurkamisesta on aiheutunut vahinkoa tai vaarallisia tilanteita tai jos näin todennäköisesti käy;
- 13) terminaalin edustajalle ilmoitetaan, milloin lastin lopullinen trimmaus on aloitettava, jotta kuljetinjärjestelmä voidaan pysäyttää;
- 14) aluksen kunkin lastiruuman paapuurin puoleisen osan lastinpurku tapahtuu yhdenmukaisesti tyyrpuurin puoleisen osan lastinpurkamisen kanssa, jotta vältetään aluksen rakenteen väärtyminen; ja
- 15) kun painolastia otetaan yhteen tai useampaan lastiruumaan, otetaan huomioon, että lastiruumista voi purkautua tulenarkaa höyryä ja että varotoimiin ryhdytään ennen kuin tulityön tekeminen sallitaan näiden lastiruumien vierellä tai yläpuolella.

7 §

Tiedot, jotka terminäli antaa aluksen päällikölle

Terminaalin tulee antaa seuraavat tiedot aluksen päällikölle:

- 1) satamapaikan nimi, jossa lastaaminen tai lastinpurku tapahtuu, ja arvio satamaan kiinnittymiseen ja lastaamisen tai lastinpurkamisen loppuun saattamiseen kuluva ajasta;
- 2) lastaus- tai lastinpurkulaitteiston ominaisuudet, mukaan luettuna terminaalin nimellinen lastaus- tai purkunopeus ja käytettävien lastaus- ja purkulinjojen määrä sekä kunkin lastauserän lastaamiseen kuluva aika tai lastinpurkamisessa kuhunkin vaiheeseen kuluva aika;
- 3) satamapaikan tai laiturin ominaisuudet, joista päällikön on tiedettävä, kuten kiinteiden ja liikkuvien esteiden, aluksen laitasuojien, pollarien ja kiinnitysjärjestelmien sijainti;
- 4) veden vähimmäissyvyys satamapaikalla ja tulo- ja lähtöväylillä;
- 5) veden tiheys satamapaikalla;
- 6) suurin etäisyys vesirajan ja lastiruuman lastiluukkujen tai kehysten välillä sen mukaan, kumpi näistä on lastaamisessa tai lastinpurkamisessa olennainen, sekä aluksen enimmäiskorkeus;
- 7) kulkutiet ja muut sisäänpääsyä koskevat järjestelyt;
- 8) kumpi aluksen kylki on satamapaikkaa vasten;
- 9) suurin sallittu nopeus laituria lähestyttäessä sekä hinaajien saatavuus, niiden tyyppi ja paaluvetovoima;
- 10) lastin eri erien lastausjärjestys sekä muut rajoitukset, jos lastia ei ole mahdollista lastata aluksen kannalta sopivassa järjestyksessä tai sopivaan lastiruumaan;
- 11) sellaiset lastattavan lastin ominaisuudet, joista voi olla vaaraa sen joutuessa kosketuksiin muun lastin tai lastin jäämien kanssa aluksessa;
- 12) etukäteistietoja ehdotetusta lastaamisesta tai lastinpurkamisesta tai muutoksista lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmiin;
- 13) onko terminaalin lastaus- tai lastinpurkulaitteisto kiinteä vai onko sen liikkumista rajoitettu;
- 14) tarvittavat kiinnitysköydet;
- 15) ilmoitus epätavallisista kiinnitysjärjestelyistä;
- 16) painolastin oton tai poiston mahdolliset rajoitukset;
- 17) suurin toimivaltaisen viranomaisen sallima syväys; ja
- 18) muut terminaaliiin liittyvät tiedot, joita aluksen päällikkö pyytää.

8 §

Terminaalin edustajan tehtävät ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana

Ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana terminaalin edustajan on:

- 1) toimitettava aluksen päällikölle lastaamisesta tai lastinpurkamisesta vastuussa olevan terminaalin henkilökunnan tai rahdinantajan edustajan yhteystiedot ja yhteydenottoa koskevat menettelyt, jotta aluksen päällikkö voi olla heihin yhteydessä;
- 2) toteutettava kaikki varotoimet, joilla vältetään alukselle lastaus- tai lastinpurkulaitteistosta aiheutuvat vahingot, ja ilmoitettava aluksen päällikölle mahdollisesti syntyneestä vahingosta;
- 3) varmistettava, että alus pidetään suorassa, ja jos sitä on kallistettava toiminnallisista syistä, kallistuma pidetään mahdollisimman pienenä;
- 4) varmistettava, että aluksen kunkin lastiruuman paapuurin puoleisen osan lastinpurku tapahtuu yhdenmukaisesti tyyrpuurin puoleisen osan lastinpurkamisen kanssa, jotta vältetään aluksen vääntäminen;
- 5) ilmoitettava aluksen päällikölle, jos lasti on erittäin painavaa tai yksittäiset kuormat suuria, että raskaus saattaa kohdistua pienelle alalle aluksen rakenteessa ennen kuin lasti peittää säili-

ön kannen kokonaan, ja erityisesti, jos lastia voi pudottaa korkealta esteettä, tähän on kiinnitettävä erityistä huomiota kunkin lastiruuman lastaamisen alkuvaiheessa;

- 6) varmistettava, että aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välillä vallitsee yksimielisyys lastaamisen tai lastinpurkamisen kaikista vaiheista ja kaikista näkökohdista, aluksen päällikölle ilmoitetaan sovitun lastausnopeuden muutoksista ja että aluksen päällikölle ilmoitetaan kunkin lastauserän loppuun saattamisesta;
- 7) kirjattava lastattavan tai purettavan lastin paino ja sen sijoitus lastiruumassa ja varmistettava, että lastiruuman painorasisitus ei poikkea sovitusta lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta;
- 8) varmistettava, että lastaamisen tai purkamisen aikana lasti trimmataan aluksen päällikön vaatimusten mukaisesti;
- 9) varmistettava, että lähtösyvyyksen ja -viippauksen saavuttamiseen tarvittava lastin määrä on sellainen, että kuljetinjärjestelmä saadaan ajettua tyhjäksi lastaamisen päätyttyä. Tätä tarkoitusta varten terminaalin edustajan on ilmoitettava aluksen päällikölle terminaalin kuljetinjärjestelmän nimellisvetoisuus ja vaatimukset kuljetinjärjestelmän tyhjentämisestä lastaamisen päätyttyä;
- 10) lastinpurkamisen yhteydessä ilmoitettava aluksen päällikölle, kun käytettävien lastinpurkulinjojen määrää aiotaan lisätä tai vähentää, ja ilmoitettava aluksen päällikölle, milloin lastinpurku arvioidaan saatavan päätökseen kustakin lastiruumasta; ja
- 11) varmistettava, että aluksen ollessa satamassa tulityötä ei tehdä aluksessa tai sen läheisyydessä muuten kuin aluksen päällikön luvalla ja toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti.

9 § Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2004.

LIITTEET

IRTOLASTIALUSLAINSÄÄDÄNNÖN VALMISTELUTYÖRYHMÄN VÄLIRAPORTTI
MERENKULKULAITOKSEN MUISTIO

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 2.12.2002 irtolastialuslainsäädännön valmistelutyöryhmän.

Työryhmän tehtäväksi ministeriö määräsi ehdotuksen laatimisen hallituksen esitykseksi irtolastialusdirektiivin kansalliseksi täytäntöön panemiseksi.

Ehdotuksen hallituksen esitykseksi tulee sisältää ratkaisuehdotus muun muassa siitä,

- a) mikä viranomaistaho tulisi suorittamaan direktiivissä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tai miten direktiivissä tarkoitetut tehtävät tulisi jakaa eri viranomaisten kesken,
- b) mille viranomaistaholle ehdotettaisiin oikeutta myöntää direktiivin 6 artiklassa tarkoitettu tilapäinen toimintalupa, sekä
- c) mikä viranomaistaho varmistaisi direktiivin liitteessä II terminaaleille asetettujen vaatimusten täyttämisen.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi työryhmän arvioimaan irtolastialusdirektiivin täytäntöönpanon taloudelliset vaikutukset sekä viranomaistehtävien jakautumisen merenkulkuhallinnon ja työsuojeluhallinnon välillä hyvissä ajoin niin, että arvio voitaisiin ottaa huomioon valtion talousarviovalmistelun yhteydessä.

Edellisessä kappaleessa määrätyn tehtävän mukaisesti irtolastialuslainsäädännön valmistelutyöryhmä esittää ministeriölle kunnioittavasti seuraavaa.

Työryhmä suosittelee viranomaistehtävien jakamista siten, että Merenkululaitos vastaisi Euroopan parlamentin ja neuvoston 4.12.2001 antamassa direktiivissä 2001/96/EY (jäljempänä irtolastialusdirektiivi) säädetyistä, irtolastialusten turvalliseen lastaamiseen ja lastinpurkamiseen liittyvistä viranomaistehtävistä. Aluksilla, satamissa ja lastaustermiinaaleissa suoritettavaa työtä työturvallisuuslain

tarkoittamilta osin valvoisi lisäksi sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalaan kuuluva työsuojeluviranomainen.

Työryhmän näkemyksen mukaan irtolastialusdirektiivin noudattamisen valvonta tulisi kuulua ensisijaisesti Merenkululaitokselle. Merenkululaitokselle olisi tehtävää varten osoitettava toimintamenomäärärahojen lisäyksenä varoja yhden henkilön palkkaamiseen vuoden ajaksi. Tehtävään pal-kattava henkilö vastaisi direktiivin edellyttämän valvonnan käynnistämistä ja direktiiviin liittyvien hallinnollisten tehtävien hoitamisesta. Työryhmän käsityksen mukaan direktiivin voimaan tulo ei aiheuttaisi työsuojeluhallinnolle erityisiä kustannuksia, koska työsuojeluviranomaiselle ei asetettaisi työryhmän nykyisessä ehdotuksessa hallituksen esitykseksi erityisiä, irtolastialusdirektiivistä aiheutuvia tehtäviä.

Irtolastialusdirektiivin 5 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava, että terminaalinhoitajat varmistavat sen, että irtolastiterminaaleissa on otettu käyttöön ISO 9001:2000 standardin vaatimukset kaikilta osin täyttävä sertifioitu laadunhallintajärjestelmä. Laadunhallintajärjestelmän sertifioimisvaatimus on kysymys, jota on syytä tutkia vielä perustuslain lainsäädännön valmistelulle asettamien kysymysten osalta. Näitä kysymyksiä ovat esimerkiksi sertifiointilaitoksen hyväksymiseen, hyväksymisen peruuttamiseen sekä oikaisun tai muutoksen hakemiseen liittyvät seikat. Työryhmä katsoo, että näiltä osin on noudatettava samoja periaatteita kuin muissa, perustuslain voimaan tulon jälkeen annetuissa laeissa.

Voidaan arvioida, että yhden sataman toiminnan arvioimiseen irtolastialusdirektiivin velvoitteiden kannalta kului yksi työpäivä silloin, kun satama on sertifioitu asianmukaisesti. Suurimman osan direktiivissä edellytetyistä tehtävistä tulisivat suorittamaan sertifikaatin myöntävät laitokset, joiden toiminnasta aiheutuvista kuluista vastaisivat käytännössä satamat / terminaalit.

Terminaaleille voidaan arvioida aiheutuvan noin 7500 euron ulkoiset kustannukset laadunhallintajärjestelmän perustamisesta, minkä jälkeen ylläpitokustannusten arvioidaan olevan noin 1000 euroa vuodessa. Useilla satamilla ja terminaaleilla on edellä mainittu laadunhallintajärjestelmä jo käytössä, jolloin järjestelmän perustamisesta ei aiheutuisi kustannuksia. Toiminnan käynnistämiseksi ja ylläpitämiseksi terminaalien pitäisi kuitenkin perustaa vastaavanlaisia työryhmiä, joita yritykset nykyisin perustavat ympäristösertifikaattien hankkimista ja ylläpitoa varten, mistä terminaaleille aiheutuisi kustannuksia. Eräiltä osin terminaaleissa olevia työtehtäviä voitaisiin mahdollisesti arvioida tai jakaa myös uudelleen, mikä vähentäisi direktiivin voimaantulosta yrityksille aiheutuvia sisäisiä kustannuksia.

Lopuksi työryhmä esittää, että valvontaviranomaisena toimiva Merenkululaitos voisi periä tarkastusmaksun silloin, kun terminaali ei ole ottanut käyttöön tai ei ole pitänyt yllä irtolastialusdirektiivissä edellytettyä sertifioitua laadunhallintajärjestelmää, jota auditoidaan ISO 19011:2002 standardissa tai sen vaatimukset kaikilta osin täyttävässä standardissa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti.

Työryhmän väliselvitykseen sisältyy Merenkululaitoksen edustajan lausuma, joka on liitteenä.

Työryhmä luovuttaa kunnioittavasti väliselvityksensä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 28 päivänä maaliskuuta 2003

Pekka Kouhia

Harri Halme

Minna-Liisa Rinne

Helena Vänskä

Matti Eronen

Matti Aura

Jouko Santala

Heikki Jatakari

Juha Ylä-Autio

IRTOLASTILAINSÄÄDÄNNÖN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 2.12.2002 irtolastilainsäädännön valmistelutyöryhmän, joka on esittänyt 4.4.2003 luonnoksen väliraportikseen. Merenkululaitos esittää tämän väliraportin taloudellisten vaikutusten arvioimista koskevan osan suhteen seuraavaa.

a. MKL:lle osoitetuista tehtävistä

MKL:lle on osoitettu uusina tehtävinä seuraavat tehtävät:

1. Merenkululaitoksen on estettävä tai keskeytettävä kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos sen tietoon on tullut seikkoja, joiden nojalla on ilmeistä, että lastaaminen tai lastinpurkaminen vaarantaa aluksen tai miehistön turvallisuuden
2. Merenkululaitoksen on valvottava, että terminaali, terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö noudattavat niille asetettuja vaatimuksia
3. Irtolastialusten tarkastaminen
4. Irtolastiterminaalien tarkastaminen
5. Irtolastin lastaamis- ja purkamistyön valvominen (ainakin oltava valmius)
6. Toimiminen tarvittaessa riitaisuuksien ratkaisijana
7. Merenkululaitos myöntää äskettäin perustetuille terminaaleille tilapäisen toimintaluvan laatu järjestelmävaatimuksesta poiketen.
8. Merenkululaitos voi tehostaa määräyksiään uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla

Näiden lisäksi MKL:lle on osoitettu lastauksessa taikka purkauksessa vaurioituneen aluksen tarkastaminen ja sen ratkaiseminen, voiko alus jatkaa matkaa, siirtää telakalle taikka onko se pysäytettävä. Tämä tehtävä sujuu pitkälti olemassa olevaa PSC-viranomaisorganisaation kautta.

b. Irtolastialusten käynnit suomalaisissa satamissa

Tilastojen valossa irtolastialuksia on käynyt runsaasti suomalaisissa satamissa:

1. Työryhmässä esitettyjen arvioiden mukaan direktiivin tarkoittamia satamia on yhteensä 17 kappaletta: Valkom, Sköldvik, Pori, Helsinki, Inkoo, Koverhar, Rauma, Uusikaupunki, Turku, Naantali, Kotka, Hamina, Kokkola, Tornio, Raahe ja Vaasa.

Näissä satamissa on vuoden 2001 tilastojen mukaan ollut irtolastialuskäyntejä seuraavasti:

Valkom	35
Sköldvik	3
Pori	89
Helsinki	57
Inkoo	29

Koverhar	64
Rauma	27
Uusikaupunki	17
Turku	6
Naantali	68
Kotka	77
Hamina	25
Kokkola	102
Tornio	6
Raahe	17
Vaasa	43

Yhteensä	665

Asian valmisteluvaiheessa on mahdotonta esittää tarkkoja arvioita niiden alusten määrästä, jotka täyttävät direktiivin osoittamat rakenteelliset vaatimukset.

2. Näiden lisäksi Merenkululaitoksen vuoden 2001 tilaston mukaan irtolastialukseksi luokiteltuja aluksia on käynyt myös Kantvikin, Kristiinankaupungin, Kaskisen ja Rautaruukin satamissa.
3. Suomen satamissa kävi viime vuonna 2001 yhteensä 124 yksittäistä bulkkialusta. Vaikka näistä vain osa on rakenteeltaan direktiivin tarkoittaman tyyppisiä, tarkkoja arvioita käytettävissä olevien tietojen valossa on mahdoton antaa.

c. Resurssikysymyksistä

Edellä mainittujen uusien ja lisääntyneiden tehtävien hoitamista varten Merenkululaitokselle on taattava riittävät voimavarat.

1. Satamien tarkastukseen kuuluu pääasiassa sen valvonta, että satamat noudattavat niille irtolastilainsäädännössä osoitettuja tehtäviä sekä satamien purkaus- ja lastaustoimien asianmukaisuutta. Tämä edellyttää tarkastuksia, lisätarkastuksia ja satunnaisia tarkastuksia. Tehtävien hoitamiseen kuuluu tarkastajalta satamien toiminnan seuranta, yhteydenpitoa satamaihin, neuvotteluja ja konsultointia. Tämän toiminnan tulee olla jatkuvaa.
2. Alusten tarkastamiseen menevän työmäärän tarkka arvioiminen ei ole mahdollista. Toiminta tapahtuu pääosin satamien tarkastamisen yhteydessä. Yksittäisen aluksen tarkastaminen voi kuitenkin tulla tehtäväksi erityistilanteessa. Tarkastukset voivat edellyttää uusintatarkastuksia ja satunnaisia tarkastuksia.
3. Lastaus- ja purkaustyön valvomiseen tarvittavan työn arvioiminen ei ole vielä mahdollista. Pääosin näiden valvominen tapahtuu välillisesti satamien lastaus- ja purkausmenettelyjen ja suunnitelmien tarkastamisen kautta. Poikkeustapauksissa tarkastaja voi joutua valvomaan yksittäistä lastausta taikka purkamista.

4. Asian valmisteluvaiheessa on mahdoton esittää tarkkoja arvioita niistä resurssitarpeista, joita koituu Merenkululaitokselle sen toimimisesta riittaisuuksien ratkaisijana. Tämä edellyttää joka tapauksessa riittävien asiantuntijaresurssien takaamista.
5. Kaikissa edellä mainituissa tapauksissa lakiehdotuksen edellyttämien tehtävien käynnistäminen ja hoitaminen edellyttävät tarkastajien kouluttamista satama-asioihin ja irtolasti-asioihin sekä alan kehityksen seuraamista. Tarkastustoiminnalle on mahdollisesti luotava hälytys- ja varallaolojärjestelmä.

d. Arvio

Merenkululaitos on esittänyt työryhmälle riittävien resurssien turvaamista. Tämän vuoksi on esitetty kahden miestyövuoden työpanosta alustavien kartoitusten tekemiseksi, tehtävän laajuuden selvittämiseksi, tarvittavien rutiinien luomiseksi ja kaikkien satamien tarkastamiseksi. Tämän lisäksi aluksia tarkastetaan tarpeen mukaan. Alkuvaiheessa suurin työ tulee olemaan tarkastajien kouluttaminen ja tarvittavien valmiuksien luominen.

Alkuvaiheen jälkeen tarvittava työpanos vähenee merkittävästi. Lopullista työpanosta on kuitenkin mahdoton asian valmisteluvaiheessa esittää. On kuitenkin selvää, että irtolastialusten ja –terminaalien tarkastaminen tulee vaatimaan jatkuvaa työpanosta.

e. Johtopäätös

Raportissa on esitetty, että Merenkululaitos saisi ensimmäisen vuoden ajaksi yhden tarkastajan lisätyövoiman. Tämän jälkeen on tarkoitus, että Merenkululaitos suorittaisi tarkastukset nykytehtäviensä ohessa. Merenkululaitos pitää työryhmän väliraportissa esitettyjä arvioita Merenkululaitoksen resurssien tarpeesta täysin alimitoitettuina.

Merenkululaitos ei pidä oikeana menettelynä, että yksittäisen merenkulutarkastajan lausunto on otettu väliraporttiin, vaikka se on ristiriidassa laitoksen virallisten esitysten kanssa. Työryhmässä on laitoksella virallinen edustus ja mainittu lausunto on otettu raporttiin vastoin laitoksen edustajan esitystä.

+++